D III 1072. Стат. Кад.

МИНИСТЕРСТВО ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ.

МЕЖДУВѢДОМСТВЕННАЯ КОМИССІЯ

ДЛЯ СОСТАВЛЕНІЯ ПЛАНА РАБОТЪ ПО УЛУЧШЕНІЮ И РАЗВИТІЮ ВОДЯНЫХЪ СООБЩЕНІЙ ИМПЕРІИ.

ПРЕДСѢДАТЕЛЬ

ПРОФЕССОРЪ ИНСТИТУТА ИНЖЕНЕРОВЪ ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА I

В. Е. ТИМОНОВЪ.

22. ФЕВР. 1916
809

1909—1912.

МАТЕРІАЛЫ
ДЛЯ ИЗУЧЕНІЯ ПОСТАНОВКИ ДѢЛА ВОДЯНЫХЪ СООБЩЕНІЙ.

ВЗАИМООТНОШЕНІЕ
ВОДЯНЫХЪ И ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫХЪ
СООБЩЕНІЙ

ПО ДАННЫМЪ

VIII Международнаго Желѣзнодорожнаго Конгресса,

бывшаго въ г. Бернѣ въ 1910 году.

Выпускъ 60.

ПЕТРОГРАДЪ.
Типографія Министерства Путей Сообщенія
(Товарищества И. Н. Кушнеревъ и К°), Фонтанка, 117.
1915.

ИЗДАНІЯ

Междувѣдомственной Комиссіи для составленія плана работъ по улучшенію и развитію водяныхъ сообщеній Имперіи.

1. **В. Е. Тимоновъ**, —Предсѣдатель Комиссіи. **Предварительное общее обозрѣніе** задачъ Междувѣдомственной Комиссіи для составленія плана работъ по улучшенію и развитію водяныхъ сообщеній Имперіи. —84 стран., съ приложеніемъ карты магистралей водяныхъ путей. Спб. 1909 г.

2—16. **Бюллетени** Междувѣдомственной Комиссіи для составленія плана работъ по улучшенію и развитію водяныхъ сообщеній Имперіи за 1909 годъ. №№ 1—15.—1022 стран. съ 23 чертежами въ текстѣ №№ 8, 9 и 10 и съ приложеніемъ: къ Бюллетеню № 1—карты магистралей водяныхъ путей по первоначальнымъ предположеніямъ, принятымъ совѣщаніемъ 5 марта 1909 года, къ Бюллетеню № 2—графика движенія товаровъ по желѣзнымъ и внутреннимъ водянымъ путямъ, въ связи съ вывозомъ и ввозомъ черезъ порты и пограничныя таможни въ 1909 г., и къ Бюллетеню № 3—карты желѣзныхъ и внутреннихъ водяныхъ путей Европейской Россіи съ указаніемъ границъ округовъ путей сообщенія по завѣдыванію внутренними водными путями. Спб. 1909 г.

17. **В. Е. Тимоновъ**. Предсѣдатель Комиссіи. **Свѣдѣнія о занятіяхъ** Комиссіи въ періодъ времени съ апрѣля по августъ 1909 г. съ обозрѣніемъ обстоятельствъ ея возникновенія и условій дальнѣйшей дѣятельности.—199 стран. съ приложеніемъ карты водяныхъ путей сообщенія Россійской Имперіи съ показаніемъ магистралей, предположенныхъ Междувѣдомственной Комиссіей. Спб. 1909 г.

18—29. **Бюллетени** Междувѣдомственной Комиссіи для составленія плана работъ по улучшенію и развитію водяныхъ сообщеній Имперіи за 1910 годъ №№ 1—12 (№№ 16—27 съ начала изданія) 791 стран. съ 9 чертежами въ текстѣ №№ 3, 4 и 5 Бюллетеней съ приложеніемъ: къ Бюллетеню №№ 6—8 карты желѣзныхъ дорогъ и водяныхъ путей сообщенія Россіи съ показаніемъ предположенныхъ Междувѣдомственной Комиссіей основныхъ магистралей, историческихъ водяныхъ путей и проектовъ соединеній водяныхъ путей съ 1718 года и карты желѣзныхъ и водяныхъ сообщеній Россіи съ показаніемъ установленныхъ Междувѣдомственной Комиссіей водяныхъ магистралей, степени изслѣдованности водяныхъ путей и предположенныхъ къ производству изслѣдованій въ 1911—1915 гг. Спб. 1910.

30. **В. Е. Тимоновъ**, Предсѣдатель Комиссіи. **Свѣдѣнія о занятіяхъ** Комиссіи въ періодъ съ сентября 1909 г. по августъ 1910 г. съ планомъ организаціи изслѣдованія водяныхъ путей и составленія проектовъ ихъ улучшенія и развитія въ пятилѣтіе 1911—1915 гг. 286 стран., съ приложеніемъ карты желѣзныхъ дорогъ и водяныхъ путей сообщенія Россіи съ показаніемъ предположенныхъ Междувѣдомственной Комиссіей основныхъ магистралей, историческихъ водяныхъ путей и проектовъ соединеній водяныхъ путей съ 1718 года, карты желѣзныхъ и водяныхъ сообщеній Россіи съ показаніемъ установленныхъ Междувѣдомственной Комиссіей водяныхъ магистралей, степени изслѣдованности водяныхъ путей и предположенныхъ къ производству изслѣдованій въ 1911—1915 гг. и 3 картограммы движенія товаровъ по желѣзнымъ и внутреннимъ воднымъ путямъ въ 1907 г., съ показаніемъ предположенныхъ Междувѣдомственной Комиссіей основныхъ магистралей сѣти водяныхъ путей. Спб. 1910.

31—49. **Бюллетени** Междувѣдомственной Комиссіи для составленія плана работъ по улучшенію и развитію водяныхъ сообщеній Имперіи. №№ 1—19 (№№ 28—46—съ начала изданія) 923 стран., съ приложеніемъ къ Бюллетеню №№ 15—16: карты желѣзныхъ и водяныхъ путей съ показаніемъ установленныхъ Междувѣдомственной Комиссіей водяныхъ магистралей и предположенныхъ къ производству на водяныхъ путяхъ работъ въ 1912—1916 гг., карты Европейской Россіи съ показаніемъ густоты населенія въ 1908 г., установленныхъ Междувѣдомственной Комиссіей магистралей и предположенныхъ работъ съ 1912—1916 гг., карты Европейской Россіи съ показаніемъ густоты сѣти желѣзныхъ дорогъ, отнесенной къ населенности 1909 г., установленныхъ Междувѣдомственной Комиссіей магистралей и предположенныхъ работъ въ 1912—1916 гг., карты Европейской Россіи съ показаніемъ густоты сѣти желѣзныхъ дорогъ, отнесенной къ пространству установленныхъ Междувѣдомственной Комиссіей магистралей и предположенныхъ работъ въ 1912—1916 гг., карты Европейской Россіи, съ показаніемъ ея обслуженности желѣзными дорогами въ 1909 г., установленныхъ Междувѣдомственной Комиссіей магистралей и предположенныхъ работъ въ 1912—1916 гг. карты Европейской Россіи съ показаніемъ мѣстностей, отстоящихъ отъ желѣзныхъ дорогъ болѣе 30 и 50 верстъ, установленныхъ Междувѣдомственной Комиссіей магистралей и предположенныхъ работъ въ 1912—1916 гг. и картограммы движенія товаровъ по желѣзнымъ и внутреннимъ водянымъ путямъ Россійской Имперіи въ 1908 г. съ показаніемъ предположенныхъ Междувѣдомственной Комиссіей основныхъ магистралей сѣти водяныхъ путей. Спб. 1911.

50. **Обстоятельства возникновенія, программа, инструкціи, личный составъ и изданія** Междувѣдомственной Комиссіи и указатель предметовъ, представленныхъ Междувѣдомственной Комиссіей на Царскосельскую юбилейную выставку. 54 стр. Спб. 1911.

Д III 1072. Стат. Каб.

МИНИСТЕРСТВО ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ.

МЕЖДУВѢДОМСТВЕННАЯ КОМИССІЯ

ДЛЯ СОСТАВЛЕНІЯ ПЛАНА РАБОТЪ ПО УЛУЧШЕНІЮ И РАЗВИТІЮ ВОДЯНЫХЪ СООБЩЕНІЙ ИМПЕРІИ.

ПРЕДСѢДАТЕЛЬ

ПРОФЕССОРЪ ИНСТИТУТА ИНЖЕНЕРОВЪ ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА I

В. Е. ТИМОНОВЪ.

1909—1912.

МАТЕРІАЛЫ

ДЛЯ ИЗУЧЕНІЯ ПОСТАНОВКИ ДѢЛА ВОДЯНЫХЪ СООБЩЕНІЙ.

ВЗАИМООТНОШЕНІЕ ВОДЯНЫХЪ И ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫХЪ СООБЩЕНІЙ

ПО ДАННЫМЪ

VIII Международнаго Желѣзнодорожнаго Конгресса,

бывшаго въ г. Бернѣ въ 1910 году.

Выпускъ 60.

3208
ПРОВЕРЕНО 2007
Лен. Гос. Ун-т Научная библиотека им. Горького

ПЕТРОГРАДЪ.
Типографія Министерства Путей Сообщенія
(Товарищества И. Н. Кушнеревъ и К°), Фонтанка, 117.
1915.

СОДЕРЖАНІЕ

60-го выпуска трудовъ Междувѣдомственной Комиссіи.

СТРАН.

Предисловіе . . . . . I—III

Часть I.

Отчеты по командировкѣ на VIII-ой Международной Желѣзнодорожный Конгрессъ.

Взаимоотношеніе водяныхъ путей и желѣзныхъ дорогъ въ разныхъ странахъ по даннымъ Бернскаго Желѣзнодорожнаго Конгресса 1910 года. Отчетъ по командировкѣ на VIII Международный Желѣзнодорожный Конгрессъ въ Бернѣ Л. Е. Лебедева . . . . . 1—16

Программы желѣзнодорожной статистики и классификація расходовъ по эксплоатаціи въ разныхъ странахъ. Отчетъ по командировкѣ на VIII Международный Желѣзнодорожный Конгрессъ въ Бернѣ 1910 года А. А. Брандта . . . . . 16—38

Часть II.

Доклады VIII-му Международному Желѣзнодорожному Конгрессу о водяныхъ и желѣзнодорожныхъ сообщеніяхъ.

Водяныя и желѣзнодорожныя сообщенія Великобританіи и Англійскихъ колоній. Докладъ VIII Международному Желѣзнодорожному Конгрессу въ Бернѣ 1910 года Ж. Р. Джебба . . . . . 1—11

Водяныя и желѣзнодорожныя сообщенія Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ. Докладъ VIII Международному Желѣзнодорожному Конгрессу 1910 года въ Бернѣ Вильяма Е. Гойта . . . . . 12—21

Водяныя и желѣзнодорожныя сообщенія всѣхъ странъ, кромѣ Великобританіи и Америки. Докладъ VIII Международному Желѣзнодорожному Конгрессу въ Бернѣ 1910 года К. Кольсона и Л. Марліо . . . . . 22—116

Часть III.

Доклады VIII-му Международному Желѣзнодорожному Конгрессу объ основаніяхъ желѣзнодорожной статистики и однообразной группировкѣ расходъ.

Основанія статистики эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ и однообразная группировка расходовъ по эксплоатаціи. Докладъ Бернскому Международному Желѣзнодорожному Конгрессу Томаса Р. Прейса . . . . . 1—81

Основанія статистики эксплоатируемыхъ желѣзныхъ дорогъ и однообразной группировки расходовъ по эксплоатаціи въ Великобританіи. Докладъ Бернскому Международному Желѣзнодорожному Конгрессу. В. М. Акворта 83—130

СТРАН.

Основанія статистики эксплоатируемыхъ желѣзныхъ дорогъ и однообразной группировки расходовъ по эксплоатаціи во всѣхъ странахъ, кромѣ Великобританіи, англійскихъ колоній и Америки. Докладъ Бернскому Международному Желѣзнодорожному Конгрессу Барріоля . . . . . 131—155

Организація желѣзнодорожной статистики въ Сѣверной Америкѣ. Докладъ Бернскому Международному Желѣзнодорожному Конгрессу А. Коунти . 157—261

Часть IV.

Пренія на засѣданіяхъ VIII Международнаго Желѣзнодорожнаго Конгресса по вопросамъ о водяныхъ и желѣзнодорожныхъ сообщеніяхъ и статистикѣ . . . . . 263—314

ПРЕДИСЛОВІЕ

къ 60-му выпуску трудовъ Междувѣдомственной Комиссіи.

Устанавливая основныя линіи сѣти водяныхъ сообщеній и опредѣляя составъ изслѣдованій и работъ ближайшаго времени, Междувѣдомственная Комиссія для составленія плана улучшенія и развитія водяныхъ сообщеній Имперіи, какъ это неоднократно отмѣчено въ отчетахъ о ея дѣятельности (см. отчеты Предсѣдателя за 1909 г.—§ 6, за 1909—10 гг.—§ 16, 28—30 и за 1910—11 гг.—§ 31—37) не упустила также изъ вниманія возложенную на нее обязанность, при разрѣшеніи постановленной ей прямой задачи, имѣть въ виду соотношеніе водяныхъ путей съ желѣзнодорожною сѣтью, и при томъ не только съ существующей въ настоящее время, но и съ сѣтью будущаго.

Желѣзнодорожная сѣть страны, какъ состоящая изъ путей искусственныхъ вообще, должна по необходимости приспособляться къ существующимъ естественнымъ водянымъ путямъ, а тѣмъ болѣе къ путямъ магистральнымъ. Поэтому, задача Междувѣдомственной Комиссіи въ этой первой части вопроса состояла въ томъ, чтобы установить возможно скорѣе систему водяныхъ магистралей, дабы новыя линіи желѣзнодорожной сѣти могли быть съ этой системой согласованы, а до окончательнаго установленія состава сѣти водяныхъ путей давать заключенія относительно каждой намѣчаемой новой желѣзной дороги въ отношеніи ея соотвѣтствія выяснившимся водянымъ путямъ.

При дальнѣйшей же разработкѣ водяной сѣти, для установленія направленія путей второго порядка настоящей Комиссіи пришлось взвѣшивать, въ каждомъ частномъ случаѣ проектированія новаго водяного пути или улучшенія существующаго,—значенія всѣхъ проходящихъ и проектируемыхъ въ данномъ районѣ рельсовыхъ путей, какъ орудій перевозки. Только послѣ такого анализа каждаго случая въ связи съ экономическимъ изслѣдованіемъ оказывалось возможнымъ раціонально проектировать устройство новыхъ водяныхъ путей и увеличеніе провозоспособности существующихъ.

Наряду съ работами указаннаго порядка, Междувѣдомственная Комиссія приняла чрезъ своего Предсѣдателя участіе въ разработкѣ общихъ вопросовъ о соотношеніи водяныхъ и желѣзнодорожныхъ сообщеній, дабы воспользоваться въ возможно большей мѣрѣ имѣющимися данными для рѣшенія поставленныхъ ей современныхъ задачъ и подготовки матеріала для

рѣшенія задачъ дальнѣйшаго развитія водяныхъ путей въ Россіи (см. подробности въ отчетѣ Предсѣдателя за 1910—1911 гг. § 31).

Въ отношеніи этихъ вопросовъ особый интересъ для Междувѣдомственной Комиссіи по составленію плана работъ по улучшенію и развитію водяныхъ сообщеній Имперіи представили работы VIII Международнаго Желѣзнодорожнаго Конгресса. Программа этого Конгресса, происходившаго въ Бернѣ въ 1910 году, заключала въ себѣ изученіе вліянія во всѣхъ странахъ на желѣзнодорожныя перевозки внутреннихъ водяныхъ путей, какъ путей вспомогательныхъ, такъ и конкуррирующихъ съ желѣзными дорогами, а также общихъ основаній желѣзнодорожной статистики и однообразной классификаціи эксплоатаціонныхъ расходовъ, какъ фактора, облегчающаго сравненіе способовъ веденія желѣзнодорожнаго хозяйства въ разныхъ странахъ, и тѣмъ способствующаго улучшенію желѣзнодорожнаго хозяйства и поднятію его доходности.

Вопросы эти представлялись настолько важными, что для возможно полнаго ихъ освѣщенія Постоянной Комиссіей Желѣзнодорожныхъ Конгрессовъ было избрано по каждому изъ нихъ по четыре докладчика. По первому—о вліяніи внутреннихъ водяныхъ сообщеній на желѣзнодорожныя перевозки—докладчиками были: отъ Великобританіи—г. Джеббъ (Jebb), членъ Института Гражданскихъ Инженеровъ и Главный Инженеръ „Тропширскаго общества желѣзныхъ дорогъ и каналовъ“ и предпріятія „Судоходство Бирмингамскаго канала“, отъ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ—г. Гойтъ (Hoyt), членъ Американскаго Общества Гражданскихъ Инженеровъ и Главный Инженеръ общества „Нью-Іоркскихъ Центральныхъ Линій“ и отъ Франціи и прочихъ странъ—г. Кольсонъ (Colson), Членъ Парижской Академіи Наукъ, Главный Инспекторъ Мостовъ и Дорогъ и г. Марліо (Marlio), Инженеръ Мостовъ и Дорогъ. По второму вопросу—объ основаніяхъ желѣзнодорожной статистики и однообразной классификаціи эксплоатаціонныхъ расходовъ—докладчиками были: по Англійскимъ колоніямъ—г. Прайсъ (Price), начальникъ управленія желѣзныхъ дорогъ Центральной Африки и Трансваальской Колоніи, по Великобританіи—г. Акуортъ (Acwort), представитель Англійскаго Министерства Торговли, по всѣмъ странамъ, исключая Великобританіи, Англійскихъ колоній и Сѣв. Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ—г. Барріоль (Barriol), представитель французскихъ желѣзныхъ дорогъ Парижъ—Ліонъ—Средиземное море, и по Сѣверной Америкѣ—г. Каунти (County), представитель Пенсильванской желѣзной дороги.

По распоряженію Министра Путей Сообщенія, на Конгрессъ въ Бернъ были командированы Предсѣдатель Комиссіи В. Е. Тимоновъ и Завѣдывающіе Редакціями Отдѣла Статистики и Картографіи Л. Е. Лебедевъ и А. А. Брандтъ.

Доклады по обоимъ вышеупомянутымъ вопросамъ обсуждались въ IV-й секціи и общемъ собраніи Конгресса. Предсѣдателемъ секціи былъ г. Кольсонъ (Colson), а Вице-Предсѣдателями: гг. Сесиль (Cecil), Гуеррейро (Guerreiro), Гаррисонъ (Harrison) и В. Е. Тимоновъ. Это избраніе дало возможность Предсѣдателю Междувѣдомственной Комиссіи для составленія плана работъ по улучшенію и развитію водяныхъ сообщеній Имперіи принять ближайшее и непосредственное участіе въ направленіи преній по

интересующимъ Комиссію вопросамъ и склонить Желѣзнодорожный Конгрессъ къ рѣшеніямъ, обезпечивающимъ полученіе важныхъ для дѣла нашихъ водяныхъ сообщеній данныхъ.

Вышеупомянутые доклады, журналы соотвѣтственныхъ засѣданій Конгресса и отчетамъ командированныхъ на этотъ Конгрессъ русскихъ делегатовъ отъ Министерства Путей Сообщенія составляютъ содержаніе настоящаго 60-го выпуска Трудовъ Междувѣдомственной Комиссіи Эти матеріалы сгруппированы въ слѣдующемъ порядкѣ:

Часть I. Отчеты по командировкѣ на VIII Международный Желѣзнодорожный Конгрессъ,

Часть II. Доклады VIII-му Международному Желѣзнодорожному Конгрессу о водяныхъ и желѣзнодорожныхъ сообщеніяхъ,

Часть III. Доклады VIII-му Международному Желѣзнодорожному Конгрессу объ основаніи желѣзнодорожной статистики и однообразной группировкѣ расходовъ,

Часть IV. Пренія въ засѣданіяхъ VIII-го Международнаго Желѣзнодорожнаго Конгресса по вопросамъ о водяныхъ и желѣзнодорожныхъ сообщеніяхъ и статистикѣ.

Предсѣдатель Междувѣдомственной Комиссіи для составленія плана работъ по улучшенію и развитію водяныхъ сообщеній Имперіи профессоръ В. Е. Тимоновъ.

Часть I

Отчеты по командировкѣ на VIII-й Международный Желѣзнодорожный Конгрессъ.

Взаимоотношеніе водяныхъ путей и желѣзныхъ дорогъ въ разныхъ странахъ, по даннымъ Бернскаго Международнаго Желѣзнодорожнаго Конгресса 1910 года.

Отчетъ по командировкѣ на VIII Международный Желѣзнодорожный Конгрессъ въ Бернѣ 1910 года Завѣдывающаго Редакціей, ст. сов. Лебедева.

Предисловіе.

Поставленный въ послѣднее время во многихъ странахъ вопросъ о необходимости улучшенія и развитія внутреннихъ водяныхъ сообщеній и соединенія ихъ въ однородную сѣть, подобную желѣзнодорожной сѣти, значительно встревожилъ представителей желѣзныхъ дорогъ въ разныхъ странахъ. Вложенные повсюду на сооруженіе рельсовыхъ путей колоссальные капиталы, необходимость уплаты по нимъ процентовъ и погашенія и обезпеченія извѣстной доходности дорогъ заставили представителей ихъ внимательно обсудить отношеніе ихъ къ постепенно усиливающемуся конкурренту—улучшаемымъ водянымъ путямъ, особенно въ виду возможнаго соединенія ихъ въ непрерывно между собою связанную однородную сѣть сообщеній, т. е. съ болѣе или менѣе одинаковыми глубиной и провозо-пропускной способностью.

Упомянутыя опасенія заставили Постоянную Комиссію Международныхъ Желѣзнодорожныхъ Конгрессовъ внести въ программу VIII-го Желѣзнодорожнаго Конгресса, происходившаго въ Бернѣ въ іюлѣ н. с. 1910 г., весьма сложный вопросъ (вопросъ XIII программы) о вліяніи на желѣзнодорожныя перевозки во всѣхъ странахъ внутреннихъ водяныхъ сообщеній, какъ вспомогательныхъ подвозныхъ путей, и какъ конкуррирующихъ съ желѣзными дорогами транзитныхъ сообщеній.

Вопросъ этотъ представлялся для Конгресса настолько важнымъ, что для возможно полнаго освѣщенія его Постоянной Комиссіей были избраны четыре докладчика: отъ Великобританіи—г. Джеббъ, членъ института гражданскихъ инженеровъ и главный инженеръ „Тропширскаго общества желѣзныхъ дорогъ и каналовъ“ и предпріятія „Судоходство Бирмингамскаго канала“; отъ С.-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ—г. Гойтъ, членъ американскаго общества гражданскихъ инженеровъ и главный инженеръ общества „Нью-Іоркскихъ центральныхъ линій“, и отъ Франціи—г. Кольсонъ, главный инспекторъ путей сообщенія, и г. Марліо, инженеръ путей сообщенія. Эти четыре докладчика должны были выяснить взаимоотношеніе водяныхъ путей и желѣзныхъ дорогъ во всѣхъ странахъ.

Конечно, къ упомянутому весьма сложному вопросу можно было отнестись съ разныхъ точекъ зрѣнія и прежде всего съ точки зрѣнія интересовъ каждаго государства и каждаго народнаго хозяйства. Но такое отношеніе къ водянымъ путямъ желѣзнодорожная Постоянная Комиссія

признала теоретическимъ и отвлеченнымъ, всегда возбуждающимъ споры и разногласія. Поэтому было признано болѣе цѣлесообразнымъ остановиться на изслѣдованіи исключительно фактическихъ данныхъ, всесторонне освѣщающихъ практическіе результаты взаимоотношенія водяныхъ путей и желѣзныхъ дорогъ въ разныхъ странахъ и всѣ элементы, вліяющіе на распредѣленіе перевозокъ между этими путями.

Такимъ образомъ, предметъ, изслѣдуемый вышеназванными докладчиками, можно было бы назвать—„водяные пути передъ судомъ желѣзныхъ дорогъ".

Но это вовсе не означало, чтобы вышеназванные докладчики отнеслись къ водянымъ путямъ пристрастно. Напротивъ того, надо отдать имъ полную справедливость, что вопросъ былъ изслѣдованъ ими въ вышеупомянутыхъ отношеніяхъ достаточно объективно и съ полнымъ вниманіемъ къ обоимъ родамъ путей сообщенія. Тѣмъ большій представляютъ интересъ сообщенныя ими на Конгрессѣ данныя по этому предмету, обнимающія пути сообщенія почти всѣхъ странъ міра; при чемъ англичанинъ г. Джеббъ далъ надлежащія свѣдѣнія объ этомъ предметѣ не только по метрополіи, т. е. Королевству Соединенныхъ Острововъ, но и по Индіи и австралійскимъ владѣніямъ, а американецъ г. Гойтъ подробно освѣтилъ желѣзные и водяные пути сообщенія С.-Американскихъ Штатовъ; что же касается французовъ гг. Кольсона и Марліо, то они дали совмѣстный докладъ о всѣхъ прочихъ странахъ міра.

Чтобы облегчить весьма трудную задачу докладчиковъ, генеральный секретарь Постоянной Комиссіи въ Бернѣ, г. Вейсенбрухъ, выработалъ и сообщилъ всѣмъ докладчикамъ общую программу, въ видѣ вопроснаго бланка, который представляется настолько поучительнымъ, что мы приводимъ его здѣсь цѣликомъ. Содержаніе этого вопроснаго листка слѣдующее:

„Подробный вопросный листокъ для каждой страны и для каждаго желѣзнодорожнаго предпріятія.

„1. Есть ли судоходные пути, конкуррирующіе въ перевозкѣ съ вашей желѣзной дорогой? Если есть, то благоволите перечислить ихъ.

„2. Находятся ли конкуррирующіе судоходные пути подъ контролемъ желѣзнодорожныхъ обществъ? Если есть таковыя, то благоволите сказать—которыя?

„3. Между какими пунктами происходитъ конкурренція судоходныхъ путей?

„4. а) Владѣльцы судоходныхъ путей сами ли исполняютъ обязанности перевозочныхъ предпріятій или являются только сборщиками пошлинъ за плаваніе?

„б) Обезпечено ли правильное и сильное движеніе водою?

„в) Прерывается ли движеніе во время мороза и засухи?

„5. Каково вліяніе конкурренціи на тарифы желѣзныхъ дорогъ?

„Въ частности, для особенно большихъ количествъ товаровъ между конкуррирующими пунктами—при какихъ условіяхъ срочность доставки имѣетъ значеніе?

„6. Одинаковы ли водяные и желѣзнодорожные тарифы? Въ противномъ случаѣ, какъ они различаются?

„а) Заключаютъ ли въ себѣ тарифы вашей желѣзной дороги плату за нагрузку, разгрузку, пріемку и доставку на мѣсто въ различныхъ городахъ или они только примѣняются къ перевозкѣ отъ станціи отправленія до станціи назначенія?

„б) Существуютъ ли у водныхъ перевозочныхъ предпріятій классификація товаровъ и утвержденные фрахты?

„в) Заключаютъ ли въ себѣ фрахты за перевозку водою нагрузку и разгрузку? Устанавливая ихъ, предвидѣли ли издержки въ конечныхъ пунктахъ и принимаются ли послѣдніе съ рискомъ для товаровладѣльца или для перевозочнаго предпріятія?

„г) Берутъ ли на себя водныя перевозочныя предпріятія пріемку и доставку перевозимыхъ грузовъ на мѣсто?

„д) Бываютъ ли у нихъ фрахты, установленные въ зависимости отъ обстоятельствъ? Примѣняютъ ли общества перевозки водою одинаковые фрахты ко всѣмъ участникамъ для однородныхъ товаровъ, перевозимыхъ въ одинаковыхъ условіяхъ и обстоятельствахъ, или назначаютъ для грузовъ особенныя цѣны по мѣрѣ того, какъ они предъявляются?

„7. Какъ великъ самый большой грузъ, который можетъ быть перевезенъ на суднѣ, плавающемъ на каждомъ конкуррирующемъ судоходномъ пути?

„8. Какая двигательная сила употребляется на судоходныхъ путяхъ?

„Дѣлаются ли въ настоящее время опыты съ цѣлью достиженія болѣе экономическихъ и дѣйствительныхъ способовъ тяги на судоходныхъ путяхъ?

„9. На какихъ родахъ товаровъ въ особенности проявляется конкурренція на судоходныхъ путяхъ?

„а) Хорошо ли оборудованы судоходные пути новѣйшими приспособленіями, каковы: кладовыя, краны и т. д. и кѣмъ они устроены?

„б) Въ какой мѣрѣ судоходные пути утилизируются для продуктовъ земледѣлія?

„10. Каковъ средній промежутокъ времени, необходимый для пріемки на мѣстѣ, перевозки и доставки на мѣсто товаровъ водою и по желѣзной дорогѣ, между главными городами и главными портами, расположенными на вашей желѣзной дорогѣ?

„11. Каковъ средній вѣсъ каждой отправки главнѣйшихъ категорій перевозки?

„12 Имѣютъ ли отправки стремленіе уменьшаться въ вѣсѣ?

„13. Часто ли необходима срочная отправка? Если часто, то благоволите дать примѣры.

„14. Утверждаете ли вы, что конкурренція водою увеличивается или уменьшается?

„а) Перевозка на судоходныхъ путяхъ, конкуррирующихъ съ вашими желѣзными дорогами, увеличивается или уменьшается?

„б) Отнимаютъ ли автомобили у желѣзныхъ дорогъ или у судоходныхъ путей ощутительную пропорцію ихъ перевозки?

„15. Въ какой мѣрѣ суда принуждены ждать, чтобы нагрузить или сгрузить свой грузъ?

„16. Служатъ ли судоходные пути подъѣздными путями къ желѣзнымъ дорогамъ? Если служатъ, то въ какой мѣрѣ и для какого рода товаровъ?

Есть ли обмѣнъ перевозками между вашей желѣзной дорогой и судоходными путями, составляющими какъ бы части прямого маршрута? Если есть, то совершается ли эта перевозка по прямымъ, условнымъ тарифамъ?

„17. Опишите системы перегрузки.

„18. Каковы расходы по перегрузкѣ для различныхъ родовъ товаровъ?

„19. Какіе роды товаровъ способны быть поврежденными во время перегрузки?

„20. Съ какихъ точекъ зрѣнія ваша желѣзная дорога страдаетъ отъ конкурренціи моря?

„21. Изложите, въ общихъ чертахъ, ваше мнѣніе о томъ, что касается вліянія судоходныхъ путей, въ ихъ современномъ состояніи, какъ конкуррентовъ и какъ подвозныхъ путей на вашу желѣзную дорогу.

„22. Каково было бы вѣроятное дѣйствіе на тарифы вашей желѣзной дороги, если бы судоходные пути были увеличены и улучшены?"

Изъ приведенныхъ вопросовъ можно видѣть, насколько подробно и внимательно было изслѣдовано въ докладахъ взаимоотношеніе водяныхъ путей и желѣзныхъ дорогъ во всѣхъ странахъ. Только Прусское Королевство отказалось дать отвѣты на предложенные вопросы въ листкахъ и таковые были замѣнены по Пруссіи другими соотвѣтствующими источниками.

Сущность докладовъ по вопросу о вліяніи водяныхъ путей на желѣзнодорожныя перевозки.

Засѣданія Конгресса происходили въ зданіи Швейцарскаго парламента.

Доклады по вышеупомянутому вопросу, составленные на основаніи многочисленныхъ отвѣтовъ, полученныхъ на вопросы вышеприведеннаго бланка, обсуждались въ IV-ой секціи Конгресса. Предсѣдателемъ ея былъ избранъ г. Кольсонъ. Вице-предсѣдателями: гг. Сесиль, Геррейро, Гаррисонъ и В. Е. Тимоновъ. Главный секретарь г. Блокъ и секретарь Марліо.

Въ докладахъ гг. Кольсона и Марліо изложены три рода свѣдѣній:

1. Положеніе дѣла въ странахъ, гдѣ судоходство играетъ важную роль.

2. Обстоятельства и причины, вліяющія на распредѣленіе перевозокъ между желѣзными дорогами и водными путями.

3. Себѣстоимость при перевозкахъ въ отдѣльныхъ поѣздахъ желѣзныхъ дорогъ въ сравненіи съ себѣстоимостью при перевозкѣ на судахъ.

I. Разсматривая съ административной и финансовой точки зрѣнія положеніе желѣзныхъ дорогъ и водныхъ путей и достигнутые ими результаты въ различныхъ странахъ, гдѣ судоходство имѣетъ большое значеніе—въ Россіи, Германіи, Австріи, Франціи, Бельгіи и Нидерландахъ,—докладчики отмѣчаютъ, прежде всего, что поскольку дѣло касается желѣзныхъ дорогъ, финансовые результаты, приводимые въ докладахъ, относятся къ 1907 году, послѣ котораго доходность желѣзныхъ дорогъ на всемъ свѣтѣ замѣтно понизилась. Грузообороты на желѣзныхъ дорогахъ и водяныхъ путяхъ распредѣляются такъ.

Въ Россіи перевозки по желѣзнымъ дорогамъ и по воднымъ путямъ достигаютъ приблизительно одинаковой цифры, а именно 35 милліардовъ километро-тоннъ.

Въ Германіи 15 милліардовъ падаетъ на водные пути и 45 милліардовъ на желѣзныя дороги.

Во Франціи 5 милліардовъ—на водные пути и 19—20 милліардовъ—на желѣзныя дороги.

Съ административной точки зрѣнія главнѣйшую разницу докладчики видятъ въ томъ, что желѣзныя дороги не только должны доставлять государству или построившимъ ихъ компаніямъ проценты на затраченный капиталъ и погашать его, но отчасти даже приносить и чистую прибыль, тогда какъ каналы, за немногими исключеніями, предоставляются въ пользованіе безплатно. На нѣкоторыхъ каналахъ во Франціи взимаются незначительные сборы. Въ Германіи такой сборъ производится на всѣхъ каналахъ и канализованныхъ рѣкахъ. Проектъ распространить этотъ сборъ на всѣ германскія свободныя рѣки вызвалъ въ настоящее время международную оппозицію.

II. Переходя ко второму роду свѣдѣній, докладчики считаютъ необходимымъ указать, что конкурренція судоходства касается вообще только части желѣзнодорожныхъ сообщеній, и въ то время, какъ судоходство имѣетъ только строго ограниченную сѣть водныхъ путей, желѣзныя дороги могутъ проникать всюду.

При изслѣдованіи конкурренціи докладчиками принимались во вниманіе.

а) *Провозныя платы.* Во всѣхъ вопросахъ конкурренціи рѣшающую роль играетъ высота тарифа. Если нѣтъ особыхъ основаній для выбора того или другого пути сообщенія, отправитель всегда отдаетъ предпочтеніе наиболѣе дешевому, Такъ какъ перевозка по водѣ примѣняется, главнымъ образомъ, къ массовымъ грузамъ, то преимущественно такія перевозки и должны приниматься въ соображеніе при сравненіи.

Судоходные сборы играютъ роль только въ исключительныхъ случаяхъ.

При опредѣленіи размѣра фрахтовъ имѣлись въ виду главнымъ образомъ слѣдующія данныя.

1. Длина разстоянія между двумя пунктами, которая по водному пути обыкновенно больше (на Эльбѣ и Рейнѣ на 17%, на Сенѣ на 78%).

2. Высота паденія рѣки, вызывающая сопротивленіе, а на каналахъ потеря времени, причиняемая большимъ числомъ шлюзовъ.

3. Различная вмѣстимость судовъ, колеблющаяся между 60 тоннъ на Беррійскомъ каналѣ, 600 тоннъ на нѣмецкихъ каналахъ, Эльбѣ и Дунаѣ, 2.000 тоннъ на Рейнѣ и 9.000 тоннъ на Волгѣ.

4. Способъ передвиженія животной тягой или механическимъ двигателемъ.

Разсматривая эти данныя, докладчики пришли къ слѣдующимъ выводамъ: плохая рѣка съ сильнымъ паденіемъ менѣе цѣнна, чѣмъ каналъ, а хорошо оборудованный каналъ хуже хорошей рѣки со свободнымъ теченіемъ. Желѣзная дорога легко конкуррируетъ съ плохими каналами, довольно легко—съ хорошими каналами и съ трудомъ—съ хорошими рѣками.

б) *Сборы за особыя доставки*, т. е. сборы, взимаемые съ товаровъ въ пунктахъ отправленія или назначенія. Докладчики указываютъ на преимущества, которыми пользуются склады, расположенные на берегу воднаго пути, но отмѣчаютъ, что путемъ проведенія вѣтокъ, желѣзная дорога можетъ доставлять грузы и другимъ складамъ.

в) *Изъ обсужденія сборовъ за особыя доставки*, докладчики дѣлаютъ выводъ, что при небольшихъ разстояніяхъ преимущество обыкновенно отдается тому пути сообщенія, который лучше всего связанъ со складами на мѣстѣ

отправленія или назначенія; при среднихъ разстояніяхъ происходитъ уже замѣтное раздѣленіе грузовъ между двумя родами сообщеній, а при большихъ разстояніяхъ перевѣсъ на сторонѣ судоходства, если на желѣзной дорогѣ нѣтъ навигаціоннаго тарифа, при существованіи котораго судоходство утрачиваетъ это преимущество.

Въ Россіи средняя длина перевозки по желѣзной дорогѣ равна 475 кил., а по водѣ 950 кил.; въ Германіи 114 кил—по желѣзной дорогѣ и 290 кил. по водѣ. Во Франціи средній пробѣгъ въ обоихъ случаяхъ равенъ 150 кил.

Причиной такого различія въ соотношеніи пробѣговъ по желѣзнымъ дорогамъ и водянымъ путямъ являются: въ Россіи—превосходныя качества главнѣйшаго водяного пути—Волги, въ Германіи—примѣненія навигаціоннаго тарифа и во Франціи—сильно пониженные тарифы;

г) *Продолжительность перевозки.* Въ этомъ отношеніи преимущество очевидно на сторонѣ желѣзной дороги, за единичнымъ исключеніемъ срочныхъ перевозокъ на нѣкоторыхъ рѣкахъ, какъ Рейнъ, Эльба и Дунай. Такимъ образомъ длина дневного пути, по водѣ во Франціи равна 15—20 кил., а на Рейнѣ—70 кил.

д) *Родъ и качество товаровъ.* Перевозка по водѣ является причиной сильнаго пониженія цѣнъ на нѣкоторые товары, напримѣръ на уголь. Въ одномъ изъ докладовъ судоходному Конгрессу это паденіе цѣнъ исчислялось въ 20%. Для кокса разница эта еще значительнѣе. Хлѣбъ же на водѣ подвергается опасности порчи.

е) *Цѣнность товаровъ.* Существуетъ распространенное предвзятое мнѣніе, что распредѣленіе перевозокъ между желѣзными дорогами и воднымъ путемъ при нормальныхъ условіяхъ производится такимъ образомъ, что водному пути передаются тяжелые грузы малой цѣнности, а желѣзная дорога принимаетъ болѣе легкіе и цѣнные грузы. Въ дѣйствительности, примѣръ французскихъ путей показываетъ, что отношеніе минеральнаго топлива къ общей массѣ грузовъ на водномъ пути выражается лишь въ 32% и на желѣзной дорогѣ тоже въ 28%. Съ другой стороны желѣзнодорожный тарифъ, основанный на цѣнности груза, даетъ воднымъ путямъ благопріятный случай для конкурренціи въ отношеніи товаровъ одинаковой цѣнности. Они могутъ взимать плату, нѣсколько болѣе высокую, чѣмъ обыкновенно, но которая все же будетъ гораздо ниже желѣзнодорожнаго тарифа.

ж) *Характеръ и привычки покупателей.* Желѣзная дорога лучше приспособлена для удовлетворенія современныхъ потребностей торговли, требующей въ особенности быстраго возобновленія запасовъ, для которыхъ, за недостаткомъ мѣста, нельзя предоставить достаточно складовъ. Судоходство же съ своей стороны прибѣгаетъ во многихъ случаяхъ къ удобнымъ комбинаціямъ, напримѣръ, закупая большое количество хлѣба, дальнѣйшую продажу такового производить въ пути. Вообще можно сказать, что желѣзныя дороги всюду обслуживаютъ преимущественно мелкихъ торговцевъ, а водные пути—оптовыхъ.

з) *Значеніе торговыхъ центровъ на путяхъ сообщенія.* Говоря вообще, перевозки по воднымъ путямъ совершаются большей частью между большими городами и другими важными фабричными центрами. Въ отношеніи второстепенныхъ городовъ и гаваней судоходство, по сравненію съ желѣзными дорогами, принимаетъ меньшее участіе въ общемъ грузооборотѣ.

и) *Значеніе обоихъ видовъ путей сообщенія для ввоза и вывоза товаровъ въ морскихъ портахъ.* Судоходство играетъ особенно большую роль при ввозѣ, что основано на слѣдующихъ двухъ фактахъ, изъ которыхъ одинъ относится къ области техники, другой—политики. Въ техническомъ отношеніи судоходство извлекаетъ большія выгоды изъ непосредственной перегрузки товаровъ съ морского судна на рѣчное, прямо пристающее къ нему. Это особенно замѣтно въ промышленныхъ странахъ при перегрузкѣ иностранныхъ массовыхъ грузовъ, какъ каменный уголь и хлѣбъ. Въ представленныхъ Конгрессу докладахъ приведены соотвѣтственныя данныя. Предметы внутренняго производства въ такихъ странахъ поступаютъ въ порты, напротивъ, только небольшими массами. Въ Россіи же съ ея вывозомъ сырья и ввозомъ предметовъ обрабатывающей промышленности, желѣзныя дороги играютъ преобладающую роль и при ввозѣ, а водяные пути могли бы имѣть первенствующее значеніе при вывозѣ сырья, если бы доступы къ портамъ съ этихъ путей были лучше устроены. Что касается до политической стороны вопроса, то судоходство извлекаетъ при ввозѣ большія выгоды изъ тѣхъ стѣсненій, которымъ желѣзнодорожные тарифы подвергаются всюду со стороны правительственнаго надзора подъ вліяніемъ таможенной политики. Такимъ образомъ, воднымъ путямъ какъ бы оказывается при ввозѣ всякое содѣйствіе, между тѣмъ они являются и безъ того въ техническомъ отношеніи наилучшимъ способомъ для ввоза иностранныхъ продуктовъ.

і) *Условія равновѣсія въ перевозкахъ.* Распредѣленіе перевозокъ между двумя видами путей сообщенія далеко отъ состоянія равновѣсія. Дѣйствительно, въ то время, какъ желѣзнодорожные тарифы остаются, такъ сказать закрѣпленными, судовые фрахты свободно уменьшаются или повышаются въ зависимости отъ того, занятъ ли весь подвижной составъ воднаго пути или часть судовъ остается неиспользованной. Слѣдуетъ въ особенности обращать вниманіе на то, что въ періодъ увеличенія грузооборота, водяные пути оставляютъ большую часть лишнихъ массовыхъ грузовъ желѣзнымъ дорогамъ, часто попадающимъ вслѣдствіе этого въ затруднительное положеніе; въ періоды же экономическаго застоя—послѣдствія таковаго для желѣзныхъ дорогъ менѣе ощутительны, чѣмъ для водяныхъ путей. Кризисы эти отражаются главнымъ образомъ на перевозкахъ продуктовъ массоваго производства, являющихся главнымъ достояніемъ судоходства. На мелкой торговлѣ, связанной съ желѣзнодорожной перевозкой, кризисы отражаются менѣе чувствительно и во всякомъ случаѣ не такъ скоро. Въ Россіи же, гдѣ массовые грузы перевозятся и по желѣзнымъ дорогамъ, экономическій застой, напримѣръ, въ случаѣ неурожая, отражается существенно и на желѣзныхъ дорогахъ.

к) *Мѣропріятія, способствующія конкурренціи.* Необходимо разсматривать два вида конкурренціи: прямую и косвенную. Подъ прямой конкурренціей подразумѣвается такое положеніе дѣла, когда желѣзная дорога противопоставляетъ судовымъ фрахтамъ болѣе низкіе тарифы между данными пунктами отправленія и назначенія грузовъ. При этомъ, однако, судовые фрахты не должны быть такъ низки, чтобы лишить желѣзную дорогу возможности понижать въ значительной степени тарифъ, и чтобы такое пониженіе тарифа не встрѣтило возраженій со стороны правительственной администраціи. При пониженіи даннаго тарифа, желѣзная дорога должна обра-

щать вниманіе на вліяніе его на остальныя перевозки. Въ нѣкоторыхъ странахъ это вліяніе было устранено путемъ частныхъ соглашеній съ нѣкоторыми отправителями, которые обыкновенно передавали свои товары на водяные пути. Какъ на примѣръ противодѣйствія со стороны правительственной администраціи такому пониженію тарифовъ, можно указать на случай, имѣвшій мѣсто на французской Восточной дорогѣ, гдѣ грузооборотъ линіи Гавръ-Парижъ совершенно былъ уничтоженъ конкурренціей Сены, при чемъ желѣзной дорогѣ не было разрѣшено принимать рѣшительныхъ мѣръ противъ указанной конкурренціи.

Косвенная конкурренція заключается въ томъ, что желѣзная дорога, отказываясь отъ непосредственной конкурренціи съ водянымъ путемъ, старается, путемъ пониженія тарифовъ, ограничить предѣлы той области, въ которой для торговли выгодно примѣненіе смѣшанныхъ перевозокъ. Тарифы, установленные въ германскихъ морскихъ портахъ для предметовъ ввоза и вывоза, имѣютъ такую цѣль и введены въ дѣйствіе, несмотря на живые протесты со стороны рѣчныхъ гаваней.

л) *Совмѣстная работа желѣзныхъ дорогъ и водныхъ путей.* Соглашенія между желѣзной дорогой и воднымъ путемъ въ цѣляхъ совмѣстной работы только тогда возможны, когда желѣзная дорога или подходитъ перпендикулярно къ водяному пути, или составляетъ его продолженіе, или, наконецъ, если управленіе желѣзной дороги пользуется смѣшаннымъ путемъ для того, чтобы конкуррировать съ другими желѣзными дорогами. Эта общая съ водянымъ путемъ цѣль поддерживается со стороны желѣзныхъ дорогъ улучшеніемъ рѣчныхъ гаваней и изданіемъ спеціальныхъ тарифовъ, какъ, напримѣръ, тѣхъ, которые примѣняются Мангеймомъ и Швейцарской границей, на смѣшанномъ пути по Рейну и Баденскимъ желѣзнымъ дорогамъ.

III. Въ отношеніи себѣстоимости перевозки по желѣзнымъ дорогамъ и судоходнымъ путямъ, въ докладахъ различаются два случая: когда перевозки совершаются по существующимъ уже линіямъ, и когда при возрастающемъ грузообороте является необходимымъ устроить новый путь сообщенія.

По мнѣнію докладчиковъ, обыкновенно судовые фрахты, основанные на конкурренціи отдѣльныхъ судовладѣльцевъ, только немного превышаютъ себѣстоимость.

Способъ исчисленія себѣстоимости желѣзнодорожной перевозки въ отдѣльныхъ поѣздахъ, которые только и могутъ сравниваться съ судами, приведенъ въ соотвѣтственномъ докладѣ въ видѣ цифровыхъ данныхъ по французскимъ Восточной и Сѣверной дорогамъ. Стоимость находящагося въ ходу поѣзда, съ расходами по тягѣ и служебному персоналу, исчисляется названными дорогами въ 0,65 сантима на километръ-тонну. На другіе факторы, какъ то: на общее управленіе, эксплоатацію, содержаніе пути и зданій— нужно прибавить 0,54 сантима, такъ что общій расходъ по перевозкѣ достигаетъ 1,19 сантима на тонну-километръ.

При сооруженіи новой линіи, предназначаемой преимущественно для массовыхъ грузовъ, Общество Французской Сѣверной дороги оцѣниваетъ стоимость перевозки въ 1 сант. за тонну-километръ. Эти оба исчисленія, являющіяся въ нѣкоторомъ родѣ синтезомъ поименованныхъ выше факторовъ, показываютъ себѣстоимость желѣзной дороги выше, чѣмъ судовые фрахты на большихъ рѣкахъ съ благопріятными условіями судоходства, но

нѣсколько ниже, чѣмъ на судоходныхъ рѣкахъ средняго или худшаго качества. Эта цифра еще повысится для посредственныхъ каналовъ или шлюзованныхъ рѣкъ, если къ стоимости перевозокъ по нимъ прибавить еще проценты на затраченный капиталъ.

Таковы общіе выводы, къ которымъ приводятъ представленные на Конгрессъ доклады гг. Кольсона и Марліо.

Въ частности, докладчикъ по Великобританіи г. Джеббъ, главный инженеръ Тропширской компаніи желѣзныхъ дорогъ и каналовъ, утверждаетъ, что, за исключеніемъ единственной Бирмингамской системы каналовъ, судоходные водные пути Великобританіи играютъ только второстепенную, подчиненную роль.

Бирмингамскій каналъ, имѣющій 255 километровъ длины и къ которому примыкаютъ около 550 частныхъ гаваней и боковые каналы, вызвалъ появленіе на своихъ берегахъ многочисленныхъ промышленныхъ предпріятій. Кромѣ того, значительное число каменноугольныхъ копей въ окрестности способствуетъ развитію его дѣятельности. 26 желѣзнодорожныхъ пристаней построены для непосредственной перегрузки товаровъ съ судна въ вагоны. Общій грузообмѣнъ между каналомъ и желѣзными дорогами достигаетъ среднимъ числомъ 1.202.400 тоннъ въ годъ. Годовая дѣятельность канала выражается въ 8.000.000 тоннъ, т. е. равна $^2/_9$ общей работы всѣхъ водяныхъ путей Соединеннаго Королевства. Бирмингамскій каналъ можетъ поэтому оказывать желѣзнымъ дорогамъ цѣнную помощь.

Конкурренція между желѣзными дорогами и водными путями въ Англіи не уменьшается и не увеличивается, кромѣ Манчестерскаго судоходнаго канала, который готовится составить сильную конкурренцію параллельной желѣзной дорогѣ въ отношеніи перевозки грузовъ. Послѣдніе на морскихъ судахъ будутъ прямо провозиться по каналу въ Манчестеръ, вмѣсто того, чтобы заходить въ Ливерпуль для перегрузки на желѣзную дорогу.

Г. Джеббъ сообщилъ, что недавно и въ Англіи учреждена Комиссія по улучшенію и развитію каналовъ и судоходныхъ путей. Представители различныхъ отраслей торговли, графствъ, городовъ и прочей администраціи высказались въ этой Комиссіи за сооруженіе новыхъ четырехъ каналовъ, которые должны соединить промышленный центръ—Бирмингамъ съ устьями рр. Мерсей, Северпъ, Темзы и Шенберъ; но такъ какъ въ Комиссіи свѣдущіе люди, при своемъ выступленіи за сооруженіе этихъ каналовъ, по многимъ важнымъ вопросамъ противорѣчили другъ другу, то пришли къ общему мнѣнію, что нельзя предоставлять затрачивать капиталы на такія сооруженія безъ твердаго ручательства со стороны самихъ представителей государства, графствъ и городовъ. Выяснилось, что намѣреніемъ большинства было воспользоваться улучшенными водяными путями исключительно съ цѣлью пониженія желѣзнодорожныхъ тарифовъ.

Г. Джеббъ заканчиваетъ свой докладъ замѣчаніемъ, что, по его мнѣнію, если упомянутые четыре канала будутъ сооружены, затраченный капиталъ навѣрно не принесетъ желаемой прибыли.

Докладчикъ по Сѣверной Америкѣ г. Гойтъ, главный инженеръ центральныхъ дорогъ въ Нью-Іоркѣ, въ своемъ докладѣ излагаетъ взаимоотношеніе водяныхъ путей и желѣзныхъ дорогъ въ С.-Американскихъ Соединенныхъ Штатахъ.

Въ первой половинѣ прошлаго столѣтія въ Америкѣ было построено большое количество каналовъ. Однако, съ развитіемъ желѣзныхъ дорогъ, американцы не задумались оставить эти менѣе совершенные пути сообщенія, и 4.000 кил. такихъ путей, стоившихъ въ свое время 400 милліоновъ франковъ, въ настоящее время совершенно заброшены. Дѣйствующіе же каналы нынѣ уже не имѣютъ большого значенія. Даже каналъ Ири, создавшій въ свое время громадный экспортъ хлѣба, не оказываетъ болѣе никакого вліянія на мѣстные и прямые тарифы желѣзныхъ дорогъ. Замѣчательная сѣть водяныхъ путей, въ особенности въ устьяхъ Миссисипи, прекращаетъ работу. Вывозъ изъ С. Луиса, равнявшійся еще въ 1890 г. до 600.000 тоннъ, упалъ теперь до 80.000. Только Огайо сумѣлъ сохранить значительное количество перевозокъ изъ Питсбургскихъ рудниковъ. Зато Соединенные Штаты обладаютъ на Большихъ озерахъ, приближающихся скорѣе къ внутреннимъ морямъ, чѣмъ къ каналамъ или рѣкамъ, такими достойными удивленія судоходными путями, съ которыми не сравнится ни одна желѣзная дорога. Правительство Соединенныхъ Штатовъ занимается въ настоящее время составленіемъ грандіозныхъ проектовъ водяныхъ путей, а штатъ Нью-Іоркъ предпринимаетъ сооруженія, которыя сдѣлаютъ каналъ Ири доступнымъ для большихъ пароходовъ съ осадкой въ 3,50 м. и которыя обойдутся по предварительному расчету въ 500 мил. франковъ, а позднѣе и болѣе. Такимъ образомъ неудовлетворительное состояніе водяныхъ путей приводитъ ихъ нынѣ къ заброшенности и только улучшеніе можетъ возстановить ихъ прежнее значеніе.

Пренія въ IV секціи Конгресса по вопросу о взаимоотношеніи водяныхъ путей и желѣзныхъ дорогъ.

Происходившія въ секціи 5 и 6 іюля н. с. пренія по докладамъ о вышеупомянутомъ предметѣ не были продолжительными, въ виду чисто фактическаго содержанія этихъ докладовъ.

Представитель русскихъ казен. жел. дорогъ, профессоръ Мерчингъ замѣтилъ, что въ Россіи на нѣкоторыхъ судоходныхъ рѣкахъ и каналахъ имѣется въ виду введеніе механической и въ особенности электрической тяги путемъ использованія гидравлическихъ силъ. Эти работы должны измѣнить въ будущемъ значеніе судоходства. Когда водяные пути будутъ, подобно желѣзнымъ дорогамъ, имѣть цѣлые поѣзда изъ судовъ, съ правильнымъ росписаніемъ движенія, то равновѣсіе нарушится въ пользу судоходства на тѣхъ рельсовыхъ путяхъ, которые пройдутъ вдоль рѣкъ и каналовъ съ примѣненіемъ механической или электрической тяги, монополизированной крупной компаніей или, въ особенности, правительствомъ.

Профессоръ В. Е. Тимоновъ, съ своей стороны, сообщилъ, что согласно желанію русскихъ Государственной Думы и Государственнаго Совѣта, сравнительное изученіе желѣзныхъ дорогъ и водяныхъ путей въ Россіи поручено Министромъ Путей Сообщенія особой Комиссіи. Комиссія эта установила, что въ настоящее время еще нельзя сдѣлать общихъ выводовъ, а слѣдуетъ пока обсуждать отдѣльные факты. Желѣзнодорожные конгрессы при изслѣдованіи этого вопроса имѣютъ исключительную тенденцію въ пользу желѣз-

ныхъ дорогъ, а у судоходныхъ конгрессовъ существуетъ противоположная наклонность. Поэтому профессоромъ В. Е. Тимоновымъ было предложено слѣдующее заключеніе:

„Желательно, чтобы во всѣхъ странахъ, гдѣ внутреннее судоходство играетъ или можетъ играть значительную роль, взаимоотношеніе между водными путями и желѣзными дорогами подвергалось непрерывному и систематическому изученію по программѣ, выработанной совмѣстно Постоянными Комиссіями желѣзнодорожныхъ и судоходныхъ конгрессовъ".

Г. Рише, представитель французскихъ желѣзныхъ дорогъ, по поводу предложенной профессоромъ Тимоновымъ резолюціи, высказался въ томъ смыслѣ, что между обоими видами путей сообщенія существуютъ слишкомъ глубокія различія, чтобы допустить возможность соглашенія или обобщенія. Лучше ограничиться изученіемъ отдѣльныхъ фактовъ.

Г. Франке, представитель Прусскихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, поддерживая мнѣніе г. Рише, заявилъ, что Конгрессъ долженъ бы ограничиться установленіемъ фактическихъ различій въ отдѣльныхъ странахъ. Далѣе онъ сообщилъ, что Германское правительство, сооружающее и водные пути и желѣзныя дороги, считаетъ ихъ интересы общими.

Предсѣдатель секціи г. Кольсонъ указалъ, что произошло простое недоразумѣніе. Г. Рише понялъ, повидимому, профессора Тимонова такъ, какъ будто рѣчь шла о какомъ то соглашеніи между водяными путями и желѣзными дорогами, которое очень трудно осуществить и которое не подлежитъ компетенціи Конгресса. Смыслъ предложенія профессора Тимонова заключается въ желательности сравнительнаго изученія преимуществъ обоихъ путей сообщенія. Въ этомъ смыслѣ г. Кольсонъ считалъ себя вполнѣ готовымъ поддержать предложеніе профессора Тимонова. Желѣзныя дороги только выиграютъ отъ изученія представителями судоходства тѣхъ условій, при которыхъ грузы должны передаваться другому роду путей сообщенія, и потому пренія онъ считаетъ закончившимися въ пользу упомянутаго предложенія.

Г. А. Хале, главный представитель Американскаго желѣзнодорожнаго союза, считалъ необходимымъ высказаться въ особенности по поводу вліянія на перевозки экономическихъ кризисовъ. По его мнѣнію, въ періоды усиленія экономическаго развитія, желѣзныя дороги должны дѣлать чрезвычайныя усилія, чтобы перевозить весь избытокъ массовыхъ грузовъ, который не могли принять водяные пути. Эти усилія не всегда достаточно цѣнятся кліентами дороги. Далѣе, онъ согласился съ нѣкоторыми представителями желѣзныхъ дорогъ, что сооруженіе новаго канала требуетъ гораздо большихъ затратъ, чѣмъ постройка новой желѣзной дороги. Г. Гойтъ, американецъ, въ своемъ докладѣ указывалъ, что фрахты, существующіе на судоходныхъ путяхъ Европы, такъ же высоки, какъ средній американскій желѣзнодорожный тарифъ, если только не выше таковаго. При этомъ г. Хале отмѣтилъ, что водяной путь всегда длиннѣе. Средній тарифъ американскихъ дорогъ составляетъ 58% германскаго, 54% французскаго и 47% бельгійскаго. Если допустить, что *многія* С.-Американскія желѣзнодорожныя компаніи имѣютъ средній тарифъ ниже даже средняго тарифа *всѣхъ* американскихъ желѣзныхъ дорогъ, то можно притти къ заключенію, что конкурренція водяныхъ путей съ желѣзными дорогами въ Америкѣ не можетъ имѣть большого значенія.

Полковникъ Ганье, представитель правительства Соединенныхъ Штатовъ, указалъ, что первымъ, кто призналъ необходимость соединенія Буффало съ Альбани, былъ Георгъ Вашингтонъ, что имѣло послѣдствіемъ сооруженіе канала Ири, который сыгралъ громадную роль въ отношеніи доставки хлѣба на Нью-Іоркскій рынокъ. Постройка цѣлаго ряда параллельныхъ желѣзнодорожныхъ линій не имѣла въ виду конкурренцію съ каналомъ, а была вызвана главнымъ образомъ потребностями пассажирскаго движенія. Если движеніе по каналу Ири почти совсѣмъ прекратилось, то это означаетъ только, что публика отдаетъ предпочтеніе болѣе скорому способу передвиженія, который предоставляетъ ей желѣзная дорога. Однимъ словомъ, хотя на возрожденіе канала Ири нынѣ ассигновано 500 милліоновъ франковъ, можно утверждать, по мнѣнію г. Ганье, что въ Америкѣ конкурренція между желѣзными дорогами и каналами невозможна.

Постановленія Конгресса по вопросу о взаимоотношеніи водяныхъ путей и желѣзныхъ дорогъ.

IV-й секціей Конгресса были выработаны почти безъ преній и затѣмъ приняты общимъ собраніемъ членовъ Конгресса 14 іюля н. с. слѣдующія заключенія:

„Конгрессъ устанавливаетъ, что судоходные пути играютъ гораздо болѣе значительную роль, какъ конкурренты желѣзныхъ дорогъ, чѣмъ какъ подвозные пути. Опытъ Америки показалъ, что эта конкурренція не имѣетъ серьезнаго значенія.

„На распредѣленіе перевозокъ между двумя этими родами путей сообщенія вліяютъ слѣдующіе факторы:

„1. Провозныя платы. Провозныя платы на водяныхъ путяхъ обыкновенно ниже, чѣмъ на желѣзныхъ дорогахъ и главнымъ образомъ потому, что желѣзнодорожные тарифы устанавливаются съ расчетомъ на полученіе возможно большихъ процентовъ на вложенный въ дѣло капиталъ, тогда какъ на водяныхъ путяхъ государство или даетъ капиталъ и заботится о содержаніи пути безвозмездно, или довольствуется сборомъ, который только въ исключительныхъ случаяхъ покрываетъ расходы по содержанію пути. Только въ Англіи наблюдается иное положеніе дѣла, такъ какъ тамъ перевозки по внутреннимъ водянымъ путямъ на большія разстоянія сдѣлались очень рѣдкими. Несмотря на льготы, повсемѣстно предоставляемыя конкуррирующимъ водянымъ путямъ, желѣзныя дороги, если онѣ свободны, могутъ измѣнять свои тарифы для грузовъ, являющихся предметомъ конкурренціи, не распространяя пониженія тарифа и связанныхъ съ нимъ сборовъ на другія перевозки, и устанавливать платы болѣе низкія, чѣмъ тѣ, которыя существуютъ на водяныхъ путяхъ съ небольшимъ протяженіемъ, многочисленными шлюзами и извилистымъ теченіемъ и которыя все-таки приносятъ нѣкоторый доходъ. Однако, желѣзныя дороги не могутъ понижать тарифы до такихъ предѣловъ, которые существуютъ на большихъ рѣкахъ съ малымъ паденіемъ, съ урегулированнымъ и хорошо содержимымъ русломъ, какъ, напримѣръ, Рейнъ и Волга, и желѣзнодорожные тарифы всегда также будутъ значительно выше провозныхъ платъ на большихъ озерахъ, подобныхъ внутреннимъ морямъ.

„2. Сборы при отправленіи и прибытіи. Сборы эти оказываютъ большое вліяніе на выборъ между двумя родами путей, если одинъ изъ нихъ непосредственно обслуживаетъ склады отправителя или получателя вслѣдствіе того, что склады эти или расположены на берегу водяного пути или соединены вѣткой съ желѣзной дорогой. Для небольшихъ разстояній это вліяніе является почти рѣшающимъ; конкурренція возникаетъ лишь при среднихъ пробѣгахъ и чѣмъ длиннѣе разстояніе, тѣмъ болѣе выигрываетъ или теряетъ желѣзная дорога, смотря потому, насколько быстро понижаются на ней километрическія ставки или же онѣ остаются приблизительно пропорціональными разстояніямъ.

„3. Продолжительность перевозки. Перевозка по желѣзной дорогѣ гораздо менѣе продолжительна, за исключеніемъ тѣхъ случаевъ, когда экономическое и географическое положеніе водяного пути позволяетъ на послѣднемъ правильное примѣненіе сильныхъ паровыхъ двигателей. Въ другихъ случаяхъ судоходство почти повсемѣстно подвержено перерывамъ, которыхъ не бываетъ на желѣзныхъ дорогахъ.

„4. Родъ товаровъ, болѣе или менѣе хорошо выносящихъ перевозку по водѣ. Неточно мнѣніе, что распредѣленіе товаровъ между путями основано на ихъ цѣнности. Съ одной стороны, судоходство принимаетъ грузы довольно высокой стоимости, когда техническія и экономическія условія дозволяютъ поддерживать правильное сообщеніе, и тогда его отрицательныя стороны уравновѣшиваются сравнительно высокими размѣрами нормальнаго желѣзнодорожнаго тарифа. Съ другой стороны, желѣзныя дороги на хорошо оборудованныхъ линіяхъ могутъ принимать массовые грузы по такимъ же низкимъ тарифамъ, какъ и судоходство. Недостатки послѣдняго, заключающіеся въ продолжительности перевозки и сырости, могутъ имѣть одинаковое значеніе и для товаровъ низкой цѣнности (напр. для угля), какъ и для болѣе цѣнныхъ.

„5. Направленіе движенія въ морскихъ портахъ. При ввозѣ товаровъ водяные пути отнимаютъ отъ желѣзныхъ дорогъ больше перевозокъ, чѣмъ при экспортѣ; прежде всего потому, что различныя предписанія и общественное мнѣніе ставятъ препятствія тому, чтобы желѣзныя дороги предоставляли ввозу такія же льготы, какъ и экспорту; далѣе потому, что непосредственная перегрузка съ морского судна на рѣчное болѣе удобна для предметовъ иностраннаго производства, привозимыхъ моремъ въ большихъ массахъ, чѣмъ для произведеній страны, подвозимыхъ въ небольшихъ количествахъ изъ разныхъ мѣстностей для погрузки на судно, когда оно можетъ ихъ принять.

„6. Колебанія грузооборота, вызываемыя временами года и экономическими кризисами. Желѣзныя дороги гораздо болѣе приспособлены къ устраненію связанныхъ съ этимъ затрудненій. Колебанія въ дѣятельности торговыхъ и промышленныхъ предпріятій влекутъ за собою значительныя измѣненія въ количествѣ перевозокъ, между тѣмъ перемѣны въ тарифахъ и другихъ платахъ бываютъ въ совершенно исключительныхъ случаяхъ. Конкуррирующій же водяной путь менѣе подверженъ такимъ измѣненіямъ въ количествѣ перевозокъ, такъ какъ фрахты на немъ повышаются или понижаются въ соотвѣтствіи съ положеніемъ рынка.

„Если разсматривать роль водяного пути, какъ подвознаго къ желѣз-

ной дорогѣ, то слѣдуетъ признать, что, при условіи полнаго распоряженія своими тарифами, желѣзная дорога почти всегда могла бы перевозить грузы на всемъ своемъ протяженіи, предоставляя публикѣ такія же благопріятныя условія, какъ и смѣшанный путь, причемъ дорога, въ возмѣщеніе затраченнаго капитала, все-таки получила бы болѣе высокую чистую прибыль.

„Желѣзнодорожное управленіе почти не заинтересовано въ томъ, чтобы работать совмѣстно съ управленіемъ водныхъ путей (кромѣ судоходства, имѣющаго чисто морской характеръ), за исключеніемъ трехъ случаевъ:

„1) когда желѣзнодорожному управленію запрещено такое пониженіе тарифовъ, какое представлялось бы необходимымъ для поддержанія движенія на всемъ пути, какъ это бываетъ при ввозѣ товаровъ;

„2) когда линіи желѣзнодорожнаго управленія могутъ обслуживать водяной путь, уже обслуживаемый на всемъ протяженіи другими желѣзнодорожными линіями, принадлежащими конкуррирующему управленію;

„3) когда въ странѣ, гдѣ, какъ въ Россіи, желѣзнодорожная сѣть еще не обслуживаетъ всѣхъ торговыхъ районовъ водяныхъ путей, правительство предполагаетъ соединить дорогами сперва тѣ торгово-промышленные центры, между которыми не существуетъ водяныхъ путей, такъ что смѣшанный путь является для многихъ перевозокъ единственно возможнымъ.

„При сооруженіи новыхъ путей, въ цѣляхъ содѣйствія значительному грузообороту, для котораго существующіе пути оказываются недостаточными, даже тамъ, гдѣ топографическія и экономическія условія допустили бы сооруженіе искусственнаго водяного пути, тѣ же результаты могутъ быть достигнуты постройкой желѣзной дороги и въ зависимости отъ обстоятельствъ съ меньшими расходами по сооруженію и содержанію.

„Желательно, чтобы во всѣхъ странахъ, гдѣ судоходство играетъ или можетъ играть значительную роль, взаимное вліяніе водяныхъ путей и желѣзныхъ дорогъ подвергалось непрерывному систематическому изученію. При этомъ было бы полезно, чтобы Постоянная Комиссія желѣзнодорожныхъ конгрессовъ совмѣстно съ Постоянной Комиссіей судоходныхъ конгрессовъ выработала для этой цѣли программу“.

Заключеніе.

Изъ приведенныхъ выше постановленій VIII Международнаго Желѣзнодорожнаго Конгресса, равно какъ и изъ самыхъ докладовъ, представленныхъ названному Конгрессу по вопросу о взаимоотношеніи водяныхъ путей и желѣзныхъ дорогъ и изъ происходившихъ по этому предмету преній въ IV секціи Конгресса, не говоря уже о самой цѣли, поставленной Конгрессомъ при возбужденіи XIII-го вопроса программы,—усматривается, что взаимоотношеніе водяныхъ путей и желѣзныхъ дорогъ было обсуждаемо на Конгрессѣ, хотя и тщательно, но исключительно съ точки зрѣнія интересовъ желѣзныхъ дорогъ. Этого, конечно, и слѣдовало ожидать, въ виду профессіональныхъ полномочій большинства членовъ Конгресса.

Тѣмъ не менѣе, благодаря тому обстоятельству, что все обсужденіе даннаго вопроса происходило на чисто фактической почвѣ и при томъ касалось почти всѣхъ странъ, въ результатѣ трудовъ VIII Международнаго

Желѣзнодорожнаго Конгресса не могли не получиться весьма цѣнные выводы о сравнительномъ значеніи водяныхъ путей и желѣзныхъ дорогъ и ихъ взаимоотношеній.

Желѣзнодорожный Конгрессъ, во главѣ постановленій своихъ по этому предмету, долженъ былъ признать, что внутренніе водяные пути имѣютъ въ каждой странѣ самостоятельное значеніе, какъ сообщенія, конкуррирующія съ желѣзными дорогами, а не какъ подъѣздные пути къ послѣднимъ. Слѣдовательно, сама жизнь, самые интересы народнаго хозяйства всюду устанавливаютъ не подчиненную, а самостоятельную роль водяныхъ путей въ торгово-промышленной дѣятельности каждой страны. Представители желѣзныхъ дорогъ должны были признать, что единственнымъ средствомъ успѣшной конкурренціи желѣзныхъ дорогъ съ водяными путями являются пониженные тарифы, называемые у насъ „навигаціонными". Но съ большими естественными водяными путями—свободными рѣками и озерами, для параллельныхъ рельсовыхъ путей представляется невозможной конкурренція и съ помощью пониженныхъ тарифовъ, въ виду необходимости пониженія ихъ въ этомъ случаѣ до степени прямой убыточности для дорогъ.

Другой весьма важный выводъ изъ обсужденія Конгрессомъ фактическихъ данныхъ о взаимоотношеніи водяныхъ путей и желѣзныхъ дорогъ получился тотъ, что въ настоящее время, съ развитіемъ рельсовыхъ путей, безполезно сооружать такіе искусственные водяные пути, какіе признавались вполнѣ пригодными до существованія желѣзныхъ дорогъ, т. е. съ недостаточной глубиной и съ малой провозо-способностью. Такіе каналы и канализованныя рѣки всюду потеряли всякое значеніе и остаются заброшенными, въ зависимости отъ подавляющей конкурренціи параллельныхъ рельсовыхъ путей, какъ это случилось и у насъ съ Тихвинскимъ, Вышневолоцкимъ, Березинскимъ и Днѣпровско-бугскимъ сообщеніями, имѣвшими прежде важное значеніе въ торговлѣ страны. Нынѣ всюду приходится переустраивать такіе пути въ болѣе глубокіе и съ значительно большею провозо-способностью. У насъ и главная Маріинская система оказалась въ томъ же положеніи, какъ и главный каналъ Ри въ Сѣверной Америкѣ: нынѣ приходится и ихъ углублять и перестраивать.

Весьма важнымъ также представляется признаніе на Конгрессѣ самими представителями желѣзныхъ дорогъ того факта, что желѣзныя дороги призваны обслуживать всюду, главнымъ образомъ, мелкую торговлю, разбросанную по мелкимъ городамъ и мѣстечкамъ, а водяные пути—оптовую, сосредоточенную въ наиболѣе крупныхъ центрахъ, производящихъ обмѣнъ массовыхъ товаровъ, что подтверждается и русскими статистическими данными по путямъ сообщенія. Предположеніе это имѣетъ важное значеніе вообще для желѣзнодорожнаго и водяного хозяйства и въ частности для тарифной политики, которая должна бы поощрять не только крупныя отправки цѣлыми вагонами и поѣздами, но въ особенности мелкія отправки пудами.

Много весьма поучительныхъ подробностей о взаимоотношеніи водяныхъ путей и желѣзныхъ дорогъ содержится также въ самыхъ докладахъ, представленныхъ Конгрессу. Но ни въ одномъ изъ упомянутыхъ докладовъ, какъ и въ самыхъ засѣданіяхъ Конгресса, докладчики и члены

Конгресса, строго державшіеся фактическаго изложенія предмета, не затрагивали вопроса о возможномъ отношеніи желѣзныхъ дорогъ къ устройству сѣти однородныхъ водяныхъ путей, такъ какъ таковая нигдѣ еще не осуществлена полностью. Несомнѣнно, однако, что взаимоотношеніе водяныхъ путей и желѣзныхъ дорогъ въ послѣднемъ случаѣ значительно измѣнилось бы.

Что же касается соотношенія двухъ названныхъ родовъ путей сообщенія съ точки зрѣнія интересовъ государственныхъ и народнаго хозяйства, то правильное рѣшеніе этого вопроса возможно будетъ только по осуществленіи предложеннаго профессоромъ В. Е. Тимоновымъ и принятаго Конгрессомъ постановленія о желательности систематическаго изученія взаимоотношенія водяныхъ путей и желѣзныхъ дорогъ въ разныхъ странахъ Постоянными Комиссіями желѣзнодорожныхъ и судоходныхъ Конгрессовъ, по совмѣстно выработанной ими программѣ. Во всякомъ случаѣ, хотя съ точки зрѣнія, усвоенной членами Конгресса, интересы тѣхъ и другихъ путей представляются непримиримыми, но, какъ заявилъ на Конгрессѣ представитель Прусскихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, съ точки зрѣнія государственной, водяные пути и желѣзныя дороги служатъ одной общей цѣли—благу страны.

Программы желѣзнодорожной статистики и классификація расходовъ по эксплоатаціи въ разныхъ странахъ.

Отчетъ по командировкѣ на VIII Международный Желѣзнодорожный Конгрессъ въ Бернѣ въ 1910 г. Завѣдывающаго Редакціей ст. сов. *Брандта*.

Предисловіе.

Желѣзнодорожныя сообщенія во всѣхъ странахъ получили столь значительное развитіе, а сооруженіе ихъ и эксплоатація потребовали всюду такихъ колоссальныхъ затратъ, что вопросъ вообще о правильной постановкѣ желѣзнодорожнаго дѣла и въ частности объ условіяхъ необходимой доходности таковаго одинаково озабочиваетъ всѣ народы. Однимъ изъ наиболѣе дѣйствительныхъ, повидимому, способовъ подойти къ рѣшенію этого вопроса представляется установленіе сравнительной международной статистики желѣзныхъ дорогъ и, въ особенности, статистическое изслѣдованіе эксплоатаціонныхъ расходовъ въ разныхъ странахъ. Попытки въ этомъ направленіи уже дѣлались Международными Желѣзнодорожными Конгрессами и въ послѣднее время Швейцарскимъ Союзнымъ правительствомъ, но опредѣленныхъ результатовъ въ этомъ отношеніи не было достигнуто.

Опредѣленіе для разныхъ странъ средней стоимости сооруженія километра или мили дорогъ и себѣстоимости пассажиро-километра или тонно-мили, казалось бы, могло способствовать выясненію, черезъ сравненіе, постановки желѣзнодорожнаго хозяйства въ этихъ странахъ и степени выгодности таковаго. Но, къ сожалѣнію, среднія данныя на единицу длины

не вездѣ приняты и далеко не одинаково исчисляются всюду, какъ строительные желѣзнодорожные капиталы, такъ и самые эксплоатаціонные расходы по перевозкамъ. Въ нѣкоторыхъ странахъ принято лишь отмѣчать число пассажировъ и количество перевезенныхъ грузовъ безъ всякой связи съ пройденнымъ пространствомъ, или же расходы по управленію дорогою причисляются къ капиталу сооруженія и т. п. Измѣнить эти способы исчисленія тѣмъ не менѣе представляется затруднительнымъ, не только вслѣдствіе установившихся привычекъ къ такому роду исчисленія, но и въ виду сложности организаціи статистическихъ учрежденій на желѣзныхъ дорогахъ, преобразованіе которыхъ могло бы повести къ большимъ перемѣнамъ въ существующемъ счетоводствѣ этихъ дорогъ.

Особенно настойчиво уклоняются отъ какихъ-либо измѣненій въ принятыхъ методахъ статистическихъ исчисленій тѣ страны, гдѣ нѣтъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и гдѣ всѣ онѣ являются частными предпріятіями, въ расчеты которыхъ вообще не входитъ опубликованіе подробныхъ и точныхъ статистическихъ данныхъ, которыя способствовали бы выясненію ихъ коммерческой тайны. Во главѣ этихъ странъ стоитъ Англія и отчасти Америка, гдѣ всѣ желѣзныя дороги принадлежатъ частнымъ компаніямъ, ведущимъ желѣзнодорожное хозяйство чисто на коммерческихъ началахъ и вовсе не заинтересованнымъ въ оглашеніи какихъ-либо общихъ основныхъ данныхъ о финансовомъ состояніи своихъ дорогъ.

Правда, и въ Англія правительство и даже частныя лица пытались провести въ жизнь нѣкоторыя общія для всѣхъ дорогъ основанія для опубликованія статистическихъ данныхъ, но попытки эти не имѣли никакого успѣха. Что же касается Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ, то въ этой странѣ правительству удалось притти къ нѣкоторому соглашенію съ частными компаніями относительно обязательнаго опубликованія въ отчетахъ главнѣйшихъ данныхъ о желѣзныхъ дорогахъ, но не съ такою подробностью, какъ въ отчетахъ европейскихъ континентальныхъ рельсовыхъ путей, что также затрудняетъ во многихъ отношеніяхъ сравненіе ихъ съ послѣдними.

Въ виду вышеизложеннаго, внесенный вновь въ программу VIII Международнаго Желѣзнодорожнаго Конгресса вопросъ объ общихъ основаніяхъ для статистики желѣзныхъ дорогъ и одинаковой классификаціи расходовъ по эксплоатаціи ихъ (вопросъ XIV-й программы) представлялъ для членовъ названнаго Конгресса особый интересъ.

Докладчиками по этому вопросу были назначены: по Англійскимъ колоніямъ (докладъ № 1-й)—Т. Р. Прайсъ (Th. K. Price), начальникъ Управленія желѣзныхъ дорогъ центральной Африки и Трансваальской колоніи; по Великобританіи (докладъ № 2-й)—В. М. Аквортъ (W. M. Acwort), представитель англійскаго Министерства Торговли; по всѣмъ странамъ, исключая Великобританіи, англійскихъ колоній и С.-Американскихъ Штатовъ (докладъ № 3-й)—г. Барріоль (Barriol), представитъ французскихъ желѣзныхъ дорогъ Парижъ-Ліонъ-Средиземное море; по Сѣверной Америкѣ (докладъ № 4-й)—г. Каунти (County), представитель Пенсильванской желѣзнодорожной сѣти.

Докладчикъ по желѣзнодорожной статистикѣ Великобританіи, В. М. Аквортъ, оказался убѣжденнымъ противникомъ существующихъ методовъ составленія отчетовъ англійскихъ желѣзныхъ дорогъ и встрѣтилъ горячія возраженія

Библиотека им. Горького

именно со стороны представителей этихъ дорогъ. Они же выступили противниками и предложенія русскаго представителя профессора В. Е. Тимонова, указавшаго, съ своей стороны, на желательность установленія общей программы желѣзнодорожной статистики для всѣхъ государствъ. Прочіе докладчики въ рефератахъ своихъ Конгрессу высказывались съ меньшей опредѣленностью.

Сущность докладовъ VIII-му Желѣзнодорожному Конгрессу по вопросу объ общихъ основаніяхъ для статистики желѣзныхъ дорогъ и однообразной классификаціи расходовъ по эксплоатаціи.

Вышеназванный вопросъ обсуждался 6—11 іюля н. с. въ IV-й секціи Конгресса, подъ предсѣдательствомъ г. Кольсона, главнаго инспектора путей сообщенія Франціи. Въ число вице-предсѣдателей избранъ отъ Россіи проф. В. Е. Тимоновъ.

Сущность вышеупомянутыхъ четырехъ докладовъ заключалась въ слѣдующемъ:

Г. Прайсъ, представитель англійскихъ колоній, признаетъ неисчислимыя выгоды введенія однообразнаго метода статистическихъ исчисленій. Но, по его мнѣнію, еще преждевременно приступать къ абсолютно однообразному способу веденія статистики и приходится ограничиться лишь пожеланіемъ, чтобы пренія на Конгрессѣ повели къ принятію въ будущемъ всѣми желѣзными дорогами однообразнаго способа исчисленія эксплоатаціонныхъ расходовъ.

Далѣе, онъ поясняетъ принятыя различными желѣзнодорожными управленіями англійскихъ колоній статистическія программы, и изъ его изложенія видно, что большинство британскихъ колоній придерживается слѣдующихъ двухъ способовъ:

1. Таблицы (включая и тѣ, которыя даютъ лишь приблизительныя данныя), которыя возможно быстро составляются для непосредственнаго пользованія начальниками эксплоатаціонныхъ отдѣловъ желѣзнодорожныхъ управленій.
2. Болѣе точныя статистическія данныя, на составленіе которыхъ требуется уже болѣе времени и которыя часто для организаціи отдѣльныхъ элементовъ эксплоатаціи представляются менѣе полезными, чѣмъ для провѣрки общихъ результатовъ и ихъ тенденцій, но и для управленія въ вопросахъ финансовыхъ и административныхъ также могутъ служить руководящей нитью.

Что касается эксплоатаціонныхъ расходовъ, то, по утвержденію г. Прайса, въ британскихъ колоніяхъ не существуетъ однообразной схемы.

По его мнѣнію, общее соглашеніе относительно способовъ обработки расходовъ: а) по капитальному ремонту, б) обыкновенному ремонту, в) первоначальной стоимости и г) примыкающимъ вспомогательнымъ службамъ (буфеты и т. д.,—представляется крайне цѣлесообразнымъ и не только для британскихъ колоній, но и для желѣзныхъ дорогъ всего свѣта.

Лучшимъ мѣриломъ цѣнности веденія статистики тѣмъ или другимъ

способомъ служитъ ея цѣлесообразность или польза. Г. Прайсъ придерживается той точки зрѣнія, что точныя статистическія данныя приносили бы гораздо болѣе пользы, если бы всѣ управленія, принимавшія участіе въ Конгрессѣ, пришли къ соглашенію относительно однообразія въ нѣкоторыхъ пунктахъ, какъ, напримѣръ, въ способѣ исчисленія длины эксплоатируемыхъ линій, пробѣга поѣздовъ и подвижного состава, тонно-миль и т. д. Нѣтъ сомнѣнія, что, если Конгрессомъ будетъ принято и одобрено однообразіе важнѣйшихъ элементовъ статистики, такъ же какъ и утверждена нормальная классификація расходовъ, то цѣнность статистическихъ свѣдѣній различныхъ желѣзныхъ дорогъ значительно поднялась бы и явилась бы возможность сравнивать результаты эксплоатаціи различныхъ управленій.

Въ докладѣ представителя С.-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ г. Каунти, указывается, что необходимость и польза однообразной системы исчисленій и статистики давно уже признана въ Соединенныхъ Штатахъ. Союзный Конгрессъ издалъ для этой цѣли предписанія, дающія Государственной Промышленной Комиссіи широкія полномочія, благодаря которымъ между этой Комиссіей и желѣзнодорожными обществами состоялось соглашеніе объ установленіи общей статистической программы для всей сѣти желѣзныхъ дорогъ.

Докладчикъ ссылается на общій опытъ, что никакая статистика отдѣльныхъ частностей не дастъ желаемаго результата, если она не дополняется и не подкрѣпляется всеми другими данными, лишь благодаря которымъ получается полная картина эксплоатаціи.

Какимъ бы образомъ ни составлялась статистика, для поучительности ея необходимы:

1. Личное знакомство составителей со способами передвиженія и эксплоатаціи линіи.
2. Такого рода скорость, чтобы служащіе по эксплоатаціи, въ коммерческой службѣ и общемъ управленіи получали статистическія данныя въ возможно короткій срокъ. Это условіе, однако, можетъ быть проведено лишь при содѣйствіи самихъ заинтересованныхъ служащихъ по эксплоатаціи, въ службѣ движенія и контролѣ.
3. Строгое различіе между статистикой элементовъ собственно эксплоатаціи, служащей для оріентировки начальника эксплоатаціоннаго отдѣла, и статистикой тѣхъ частей предпріятія, которыя съ эксплоатаціей совсѣмъ не связаны или только отчасти. Это различіе достигается точнымъ и яснымъ опредѣленіемъ каждаго рода данныхъ.
4. Наконецъ, стремленіе и правительства и начальниковъ дорогъ ввести однообразную систему исчисленія статистическихъ данныхъ, какъ бы таковое не было законно, не должно приводить къ тому, чтобы хорошо поставленное счетоводство нарушалось неосновательными распоряженіями, что имѣло бы мѣсто, напримѣръ, если бы постановлено было относить къ эксплоатаціоннымъ расходамъ только расходы по содержанію, а всѣ остальные—къ расходамъ по постройкѣ.

Докладчикъ по желѣзнодорожной статистикѣ Великобританіи, г. Аквортъ, прежде всего заявилъ, что хотя онъ и явился на Конгрессъ представителемъ Министерства Торговли, но докладъ составленъ имъ не въ качествѣ таковаго,

Сдѣлать докладъ поручила ему Постоянная Комиссія Желѣзнодорожныхъ Конгрессовъ, и вообще онъ намѣренъ выразить лишь свое личное мнѣніе. Если имъ не были разосланы вопросные листки управленіямъ англійскихъ желѣзныхъ дорогъ, то это объясняется его намѣреніемъ говорить лишь объ оффиціальной статистикѣ, а не объ отчетахъ, составляемыхъ собственно для управленій дорогъ, такъ какъ лишь первая даетъ возможность дѣлать сравненія и можетъ представить интересъ Международному Конгрессу.

Далѣе, онъ говоритъ, что въ Соединенномъ Королевствѣ не существуетъ ни общихъ статистическихъ программъ, ни однообразной классификаціи эксплоатаціонныхъ расходовъ; уже въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ раздаются жалобы на недостаточность и неточность свѣдѣній, даваемыхъ обществами желѣзныхъ дорогъ.

Это положеніе вещей обратило на себя вниманіе англійскаго правительства. Уже въ 1868 г. Министерство Торговли потребовало отъ желѣзнодорожныхъ обществъ полугодовые отчеты съ статистическими свѣдѣніями и выводами, согласно выработанной названнымъ Министерствомъ схемѣ. Но вопросъ этотъ, несмотря на введенныя различными комиссіями поправки и упрощенія, остается до сихъ поръ открытымъ. Г. Акворть выражаетъ въ дальнѣйшемъ изложеніи сожалѣніе, что Соединенное Королевство такъ мало освѣдомлено въ столь важномъ дѣлѣ.

При обсужденіи правилъ, предложенныхъ Спеціальной Комиссіей 1906 г., въ Соединенномъ Королевствѣ не позаботились даже привести классификацію эксплоатаціонныхъ расходовъ въ соотвѣтствіе съ таковою другихъ странъ. Спеціальная Комиссія пришла къ убѣжденію, что, несмотря на всѣ преимущества однообразнаго веденія дѣла, практически вопросъ остается не разрѣшимымъ. Чтобы привести отчетность англійскихъ дорогъ въ соотвѣтствіе съ образцами другихъ странъ, пришлось бы совершенно прекратить прежній способъ веденія дѣла и измѣнить совершенно счетоводство. Но такое измѣненіе могло бы имѣть мѣсто только при добровольномъ содѣйствіи тѣхъ управленій, которыя сами не желали ввести у себя подобныя измѣненія.

Въ качествѣ примѣра, г. Акворть приводитъ особое счетоводство паровозовъ. Въ то время, какъ во всѣхъ странахъ расходы по эксплоатаціи паровозовъ входятъ въ эксплоатаціонные расходы, въ Англіи ихъ вносятъ въ расходы по пріобрѣтенію паровозовъ. Въ то время, какъ въ Америкѣ расходы по пассажирскимъ поѣздамъ и товарнымъ совершенно отдѣлены другъ отъ друга, въ Англіи они хотя и подраздѣляются, но на основаніи лишь приблизительныхъ расчетовъ. Впрочемъ, по мнѣнію г. Акворта, послѣднее практично и цѣлесообразно.

Разногласіе въ вышеупомянутой Спеціальной Комиссіи сводилось къ вопросу о томъ, должна ли статистика давать тонно-мили и пассажиро-мили, въ которыхъ пробѣгъ сопоставляется съ числомъ перевезенныхъ единицъ. Управленія англійскихъ желѣзныхъ дорогъ придерживаются того мнѣнія, что подобная статистика, принятая во всѣхъ другихъ странахъ, для Англіи не имѣетъ никакого значенія. Тѣмъ не менѣе подъ конецъ мнѣніе большинства склонилось къ признанію указанной статистики пріемлемой, но не обязательной.

Составъ названной выше Спеціальной Комиссіи, въ которой имѣются налицо представители всѣхъ мнѣній, гарантируетъ успѣхъ проекту, уже вне-

сенному на разсмотрѣніе законодательныхъ палатъ. Находящіяся при докладѣ г. Акворта приложенія могли бы разсматриваться, въ случаѣ принятія парламентомъ законопроекта, какъ правительственная программа для счетоводства и статистики англійскихъ желѣзнодорожныхъ обществъ.

Изъ доклада г. Барріоля, разсматривавшаго программы статистическихъ свѣдѣній въ прочихъ государствахъ, видно, что статистика желѣзныхъ дорогъ далеко не во всѣхъ странахъ занимаетъ подобающее ей мѣсто. Повидимому, серьезность ея услугъ не вездѣ сознается.

По мнѣнію г. Барріоля желѣзнодорожная статистика можетъ быть раздѣлена на 4 группы: 1) статистика расходовъ по сооруженію, капиталы и платежи, 2) статистика доходовъ, 3) статистика эксплоатаціонныхъ расходовъ и 4) разнообразныя статистическія свѣдѣнія.

Для 1 группы г. Барріоль предлагаетъ слѣдующія подраздѣленія:

а) постройка линіи, содержащая въ себѣ:

1) общіе расходы, расходы на содержаніе правленія, центральнаго управленія и т. д.;
2) пріобрѣтеніе участковъ, принудительное отчужденіе, нотаріальные расходы и т. д.;
3) земляныя работы, сооруженія;
4) верхнее строеніе;
5) станціонныя зданія, мастерскія, магазины, депо, устройство телеграфовъ и т. д.;

б) подвижной составъ;
в) оборудованіе и инструменты;
г) запасы:
д) финансовыя средства;
е) платежи (проценты, возвратъ денежныхъ ссудъ и т. д.).

Доходы, по мнѣнію г. Барріоля, должны подраздѣляться:

1) доходы отъ ускоренной доставки съ подраздѣленіями: пассажиры (по классамъ, по роду поѣздовъ и тарифу), багажъ, собаки, разнаго рода цѣнности, почтовыя посылки, лошади, скотъ и, наконецъ, товары большой скорости, распредѣленные по категоріямъ;
2) доходы отъ обыкновенной перевозки товаровъ, относительно которыхъ онъ считаетъ возможными дальнѣйшія подраздѣленія;
3) разнообразные доходы: отъ земельныхъ участковъ, не использованныхъ подъ линію желѣзной дороги, отъ общихъ съ другими дорогами вокзаловъ, отъ отдачи въ наемъ вагоновъ, отъ помѣщенія капиталовъ и т. д.;
4) доходы по станціямъ и по участкамъ.

Переходя къ статистикѣ расходовъ, г. Барріоль имѣетъ въ виду слѣдующія 5 большихъ группъ: 1) центральное управленіе, 2) эксплоатація въ тѣсномъ смыслѣ, 3) расходъ по движенію поѣздовъ и подвижного состава, 4) содержаніе участковъ и зданій, 5) прочіе расходы. Тѣмъ не менѣе г. Барріоль сознаетъ, что на практикѣ очень трудно измѣнить разъ принятую управленіемъ систему подраздѣленія расходовъ. Тѣмъ болѣе трудно достигнуть международной классификаціи, такъ какъ даже во Франціи, гдѣ,

однако, установлены опредѣленныя нормы, постоянно приходится наталкиваться на разногласія въ распредѣленіяхъ по статьямъ.

Далѣе, г. Барріоль защищаетъ идею веденія цѣлаго ряда спеціальныхъ статистическихъ данныхъ: по паровозамъ, по пробѣгу поѣздовъ, вагоновъ и пассажировъ, по среднему составу поѣздовъ различныхъ категорій, по утилизаціи подвижного состава, по расходамъ на поѣздо-, вагоно- и паровозо-километры, по несчастнымъ случаямъ, опозданіямъ и т. д., по пенсіоннымъ кассамъ и прочее.

Въ заключеніе онъ обращаетъ вниманіе на замѣчательное явленіе, что, несмотря на то, что статистика даетъ лишь приблизительныя величины, она никогда не теряетъ своего значенія, такъ какъ ежегодныя неточности въ вычисленіяхъ повторяются въ томъ же направленіи, и благодаря этому сравненія остаются поучительными.

Пренія IV секціи Конгресса по докладамъ о желѣзнодорожной статистикѣ.

Въ возникшихъ затѣмъ преніяхъ по вышеприведеннымъ четыремъ докладамъ были высказаны различными лицами весьма поучительные взгляды на статистику желѣзныхъ дорогъ.

Наиболѣе настойчивыя возраженія вызвалъ докладъ англичанина г. Акворта, встрѣтившаго сплоченную оппозицію, главнымъ образомъ, въ лицѣ почти всѣхъ делегатовъ англійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Сэръ Чарльзъ Овенсъ (Owens), главный начальникъ Лондонскихъ и Юго-западныхъ англійскихъ желѣзныхъ дорогъ, настойчиво оспаривалъ нѣкоторыя положенія доклада г. Акворта, между прочимъ, тѣ, въ которыхъ онъ заявлялъ, что англійскія желѣзнодорожныя общества не ведутъ статистики; напротивъ того, г. Овенсъ утверждаетъ, что англійскія общества имѣютъ всѣ статистическія данныя, которыя могутъ быть имъ полезны, но что нѣкоторыя свѣдѣнія, какъ, напримѣръ, тѣ, которыя касаются тонно-миль, не имѣютъ въ Англіи того значенія, какъ въ Соединенныхъ Штатахъ, и потому эти страны и не могутъ быть сравниваемы.

Далѣе, по мнѣнію сэра Овенса, г. Аквортъ неправильно указалъ, что нѣкоторые расходы распредѣляются по статьямъ случайно и въ несоотвѣтственныя мѣста.

Сэръ Овенсъ напомнилъ, что г. Аквортъ заявлялъ, что, какъ докладчикъ, онъ не является представителемъ ни Министерства Торговли, ни англійскихъ желѣзныхъ дорогъ и что онъ высказываетъ лишь личное мнѣніе. Но самъ г. Аквортъ въ этомъ дѣлѣ не компетентенъ, онъ занимается статистикой, какъ дилетантъ, хотя и съ достойною признанія наблюдательностью; онъ бы несомнѣнно не пришелъ къ ложнымъ заключеніямъ, если бы обладалъ основательными знаніями желѣзнодорожной службы.

Отъ имени англійскихъ желѣзныхъ дорогъ г. Ч. Овенсъ принципіально отклонилъ утвержденія г. Акворта, въ особенности въ виду того, что требуемыя имъ статистическія свѣдѣнія, по мнѣнію сэра Овенса, не стоятъ ни денегъ, ни времени, затрачиваемыхъ на нихъ.

Г. Самъ Фай (Sam Fay), главный начальникъ Большой Центральной желѣзной дороги въ Англіи, относясь въ общемъ дружелюбно къ докладу

г. Акворта и интересуясь нѣкоторыми пунктами его доклада, держится, однако, тоже мнѣнія, что начальники англійскихъ желѣзныхъ дорогъ питаютъ основательное и легко объяснимое недовѣріе къ статистическимъ даннымъ, выраженнымъ въ тонно-миляхъ, такъ какъ благодаря этому, въ виду существующихъ въ Англіи особыхъ условій, получается то, чего въ дѣйствительности не существуетъ.

Въ тѣхъ странахъ, гдѣ желѣзныя дороги находятся въ рукахъ казны и во главѣ ихъ стоитъ единое управленіе, или въ странахъ, гдѣ сѣть желѣзныхъ дорогъ мала или вовсе не такъ сложна, какъ въ Англіи, соотвѣтственныя статистическія данныя, отнесенныя къ тонно-милямъ, могутъ дать по крайней мѣрѣ нѣкоторое представленіе о средней собственной стоимости перевозки на тонно-милю, хотя цѣнность такой средней цифры, охватывающей самые разнообразные по объему и вѣсу предметы, сомнительна.

Въ Англіи же отнесеніе эксплоатаціонныхъ доходовъ и расходовъ къ тонно-милямъ, съ цѣлью хотя бы только отчасти показать доходность и собственный расходъ на тонно-милю, совершенно невозможно, въ виду безконечнаго разнообразія и громаднаго количества товаровъ, перевозимыхъ по арендованнымъ дорогамъ поѣздами, взятыми внаймы.

При данныхъ обстоятельствахъ опубликованіе цифры доходовъ и расходовъ съ тонно-мили, по мнѣнію г. Фая, не имѣетъ никакого практическаго значенія, какъ для сравненія отдѣльныхъ обществъ другъ съ другомъ, такъ и для опредѣленія собственной стоимости перевозки съ тонно-мили; не могутъ эти данныя служить и для опредѣленія размѣра платы, слѣдуемой съ отправителя.

Не говоря уже о принципіальномъ отвращеніи къ опубликованію цифръ, покоющихся на произвольныхъ основаніяхъ, англійскій желѣзнодорожникъ, по заявленію г. Фая, относится съ недовѣріемъ вообще къ среднимъ цифрамъ тарифовъ и собственной стоимости перевозки для товаровъ, имѣющихъ очень мало общаго или ничего общаго другъ съ другомъ. Можно привести, по мнѣнію г. Фая, безконечное число примѣровъ, но достаточно, по его мнѣнію, и одного.

Вагонъ, вмѣстимостью въ 12 тоннъ, можетъ, конечно, поднять 12 тоннъ опредѣленнаго товара, но для иныхъ громоздкихъ предметовъ необходимо 12 такихъ вагоновъ. Отсюда ясно, что въ нѣкоторыхъ случаяхъ 12 тоннъ умѣщаются на одномъ вагонѣ, который только 4 колесами будетъ обтачивать при движеніи верхнее строеніе желѣзной дороги, тогда какъ въ другомъ случаѣ будутъ обтачивать то же верхнее строеніе 48 колесъ. Кромѣ того, въ одномъ случаѣ вѣсъ служебнаго безплатнаго груза равняется приблизительно 6 тоннамъ, въ другомъ же случаѣ—$6 \times 12 = 72$ тоннамъ, при чемъ платный грузъ въ томъ и въ другомъ случаѣ остается одинаковымъ по вѣсу, между тѣмъ, статистическія данныя, выраженныя въ тонно-миляхъ разсматриваютъ оба случая, какъ имѣющіе одинаковое значеніе.

Достойно вниманія, по мнѣнію г. Фая, что въ то время, какъ въ Англіи разработка статистическихъ данныхъ по тонно-милямъ находитъ себѣ заступниковъ,—американскіе желѣзнодорожники (т. е. какъ разъ въ странѣ, гдѣ статистикѣ удѣляютъ больше вниманія, чѣмъ во всѣхъ другихъ странахъ свѣта) стремятся скорѣе понизить, чѣмъ поднять значеніе данныхъ о тонно-миляхъ. Такъ, г. Девснупъ, профессоръ университета въ Иллинойсѣ,

въ одной недавно вышедшей статьѣ, касающейся этого вопроса, дѣлаетъ слѣдующія замѣчанія:

„Нѣкоторые писатели и начальники управленій обладаютъ такимъ душевнымъ складомъ, что всѣ затрудненія исчезаютъ для нихъ, какъ только они прибѣгаютъ къ магическимъ статистическимъ даннымъ, какъ-то: къ количеству поѣздо-миль или брутто-тонно-миль. Подобные склонные къ отвлеченному мышленію инженеры имѣютъ то преимущество передъ другими смертными, что они въ состояніи опредѣлить расходъ по движенію курьерскаго поѣзда вѣсомъ въ 500 тоннъ и пробѣгающаго 50 миль въ часъ по расходу на движеніе товарнаго поѣзда, проходящаго 12 миль въ часъ вѣсомъ въ 2.500 тоннъ и останавливающагося у каждой станціи.

„Ихъ выводы, конечно, интересны, но мало доказательны".

Далѣе онъ говоритъ:

„Получается чисто ариѳметическое среднее, но польза его сомнительна, если его не окружить млечнымъ путемъ примѣчаній и условій, служащихъ для его исправленія и ограниченія; только посвященный можетъ имъ пользоваться, но и тотъ съ большой осторожностью".

Тотъ же ученый говоритъ въ другомъ мѣстѣ:

„Даже абсолютная цифра количества тонно-миль не можетъ удовлетворить, такъ какъ ея пригодность, какъ вспомогательнаго средства, утрачивается въ такихъ примѣрахъ, въ которыхъ обстоятельства представляются сложившимися иначе, чѣмъ въ большинствѣ случаевъ".

Переходя къ полученію данныхъ о стоимости перевозки на тонно-милю, какъ вспомогательнаго средства для управленія и организаціи движенія, г. Фай замѣчаетъ, что между методами, примѣняемыми въ Англіи и въ Соединенныхъ Штатахъ, нѣтъ особеннаго различія, развѣ только въ названіяхъ. Въ Соединенныхъ Штатахъ вагоны исчисляются тоннами, и по вѣсу брутто этихъ вагоновъ опредѣляется допустимый вѣсъ поѣзда для каждаго отдѣльнаго участка дороги. Въ Англіи обыкновенно примѣняемый способъ состоитъ въ томъ, что каждый вагонъ поѣзда, смотря по роду, къ которому онъ принадлежитъ, т. е. по вѣсу и подъемной способности, нагруженный или пустой,—разсматривается тоже какъ единица вѣса поѣзда. Но въ то время, какъ въ Америкѣ вѣсъ поѣзда опредѣляется тоннами, въ Англіи говорятъ просто о „желѣзнодорожномъ вагонѣ", средній вѣсъ брутто котораго извѣстенъ. Какъ уже было раньше замѣчено, методы примѣняются почти одинаковые, только названія различны.

Масса свѣдѣній, которыя находятся въ распоряженіи начальниковъ англійскихъ желѣзныхъ дорогъ въ видѣ еженедѣльныхъ, ежемѣсячныхъ и ежегодныхъ отчетовъ, въ общемъ похожи также на тѣ, которыя, по словамъ сэра Т. Прайса, приняты въ англійскихъ колоніяхъ, хотя и отличаются отъ нихъ по формѣ.

Начальники англійскихъ желѣзныхъ дорогъ, вообще, остерегаются среднихъ цифръ и стремятся познакомиться съ каждымъ конкретнымъ случаемъ въ отдѣльности. Они считаютъ, что при соблюденіи этого метода они ближе къ истинѣ, чѣмъ при служеніи лишь „богу среднихъ чиселъ".

Г. Эвелинъ Сесиль (Evelyn Cecil), начальникъ Лондонскихъ и Юго-западныхъ дорогъ въ Англіи, старался объединить аргументы, выдвигаемые англійскими желѣзными дорогами противъ доклада г. Акворта; онъ напо-

мнилъ также о томъ, что какъ англійскія желѣзнодорожныя общества, такъ и англійское правительство въ недавно внесенномъ законопроектѣ отклонили заключенія доклада г. Акворта. Онъ указалъ на безосновательность утвержденія, что англійская статистика не имѣетъ опредѣленныхъ основаній. Дѣйствительно, теоріи желѣзнодорожной статистики въ Англіи не существуетъ, но въ общемъ дѣла англійскихъ желѣзнодорожныхъ обществъ, по его мнѣнію, нельзя вести иначе, какъ всякое другое коммерческое предпріятіе. Цѣль статистики состоитъ не въ томъ, чтобы дать математически точныя свѣдѣнія, а лишь служить мѣриломъ для хода дѣятельности данной желѣзной дороги. И потому необходимо придерживаться мнѣнія, что нельзя установить общихъ правилъ для статистики, такъ какъ все равно они не подходили бы ко всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ.

Г. Джакомбъ-Худъ (Jacomb-Hood), главный инженеръ Лондонскихъ и Юго-западныхъ англійскихъ желѣзныхъ дорогъ, обратилъ вниманіе секціи на одинъ пунктъ въ докладѣ г. Акворта. Въ одной изъ своихъ лекцій въ Лондонской Экономической Школѣ (School of Economics) г. Джакомбъ-Худъ по вопросу о статистикѣ эксплоатаціи приводилъ примѣръ, который былъ переданъ г. Аквортомъ въ докладѣ въ столь искаженномъ видѣ, что могъ вызвать совершенно несоотвѣтствующее представленіе. А именно, имъ была указана учащимся необходимость тщательнаго расчлененія и сопоставленія отдѣльныхъ расходовъ, если хотятъ достигнуть сбереженія, и, кромѣ того, разъяснялъ, что въ хозяйственномъ отношеніи выгодно держаться тщательно разрабатываемыхъ статистическихъ подраздѣленій, принятыхъ большинствомъ англійскихъ желѣзнодорожниковъ. Но онъ никогда не говорилъ, какъ утверждаетъ г. Аквортъ, чтобы расходы распредѣлялись по статьямъ на-удачу, какъ бросаютъ обрывки бумагъ въ корзину.

Въ качествѣ представителя группы англійскихъ желѣзнодорожниковъ, которые ежегодно распоряжаются значительными суммами по содержанію дорогъ, онъ выразилъ мнѣніе, что большинство инженеровъ согласится признать пользу такого сопоставленія расходовъ, которое способствовало бы расчлененію и сравненіямъ и вело бы къ сбереженіямъ. Онъ закончилъ свои возраженія заявленіемъ, что въ Англіи въ видахъ улучшенія управленія дорогами почти вездѣ введены подобныя сопоставленія расходовъ.

Г. Гайдъ (Hyde), директоръ Большой Восточной желѣзной дороги въ Англіи, заявилъ о своей солидарности съ мнѣніемъ г-на Фая. Статистическія данныя, отнесенныя къ пассажиро-и тонно-милямъ, приводятъ къ сравненіямъ, не имѣющимъ никакой цѣны и грозятъ опасными ошибками. На различныхъ участкахъ той же желѣзной дороги результаты движенія могутъ быть самые разнообразные, смотря по густотѣ населенія и роду перевозимыхъ грузовъ. Эти обстоятельства могутъ быть столь разнообразны, что сравненіе различныхъ элементовъ эксплоатаціи становится невозможнымъ.

Представители желѣзныхъ дорогъ въ англійскихъ колоніяхъ напротивъ отнеслись къ докладу г. Акворта всѣ болѣе или менѣе дружелюбно.

Г. К. В. Аппльярдъ (Appleyard), статистикъ Центральныхъ и Южноафриканскихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, высказалъ пожеланіе, чтобы статистическія данныя о расходахъ показывались раздѣльно для пассажирскаго и для товарнаго движенія. По его мнѣнію, статистика главнѣйшихъ

странъ можетъ быть очень полезна, и онъ могъ бы привести очень поучительныя и полезныя сравненія данныхъ о желѣзныхъ дорогахъ, представителемъ которыхъ онъ является, съ данными другихъ странъ, въ особенности американскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Полковникъ Бонгамъ Картеръ (Bonham Carter), секретарь Мадрасской и Южной желѣзныхъ дорогъ въ Индіи, имѣлъ возможность заняться статистикой въ Индіи. По его мнѣнію, слишкомъ мало различаютъ статистическія данныя, необходимыя въ отчетахъ для акціонеровъ, и статистическія свѣдѣнія, дающія служащимъ движенія необходимыя данныя. Цѣнность статистики опредѣляется ея полезностью, и постоянное веденіе статистики эксплоатаціи можетъ имѣть громадное значеніе для выясненія, покрываютъ ли извѣстные участки свои расходы.

Г. Аслетъ (Aslett), единственный изъ представителей, собственно, англійскихъ желѣзныхъ дорогъ, также согласился, что англійская желѣзнодорожная статистика нуждается въ извѣстныхъ улучшеніяхъ. Цѣлью сравненія правильно сопоставленныхъ расходовъ съ количествомъ пассажировъ и количествомъ перевезенныхъ грузовъ служитъ выясненіе того, приносятъ ли желѣзныя дороги доходъ или нѣтъ. Управленія желѣзныхъ дорогъ могутъ безъ затрудненія получать статистическія данныя о разныхъ перевозкахъ. Въ своемъ управленіи г. Аслеттъ въ состояніи представить директорамъ ежемѣсячные отчеты о пробѣгѣ паровозовъ и вагоновъ. Таблицы движенія, доходовъ и расходовъ даютъ возможность дѣлать сравненія съ предыдущими годами; но необходимо ограничиться самыми необходимыми данными, дабы не обременять служащихъ излишней статистической работой.

Представители американскихъ желѣзныхъ дорогъ не всѣ высказались за установленіе общихъ основаній для желѣзнодорожной статистики всѣхъ странъ.

Полковникъ Хайнесъ (Haines), бывшій предсѣдатель американскаго союза желѣзныхъ дорогъ, делегатъ правительства С.-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ, заявилъ, что онъ не уполномоченъ присоединиться отъ имени правительства къ резолюціи, которую собираются голосовать.

Онъ высказалъ свой личный взглядъ на цѣль статистики, необходимой для управленія дорогою, и на значеніе правильнаго выбора единицъ, съ которыми комбинируются различные коэффиціенты, смотря по тому, идетъ ли рѣчь о тонно-миляхъ или пассажиро-миляхъ, о паровозо-, поѣздо-, вагоно-миляхъ и т. д.

Примѣненная къ статистикѣ данной желѣзной дороги схема, по его мнѣнію, не можетъ оставаться безъ измѣненія, такъ какъ условія перевозки каждой желѣзной дороги измѣняются изъ года въ годъ, и что примѣнимо при паровомъ двигателѣ, не примѣнимо при электрическомъ. Чтобы получить результаты, допускающіе сравненія, необходимо принимать во вниманіе различіе условій эксплоатаціи каждой желѣзной дороги.

Переходя къ сравнительной статистикѣ, г. Хайнесъ выразился о среднихъ числахъ, что они только тогда допускаютъ сравненіе, когда дѣло идетъ о желѣзныхъ дорогахъ, находящихся приблизительно въ одинаковыхъ условіяхъ.

Оффиціальная статистика составляется въ предположеніи, что каждая сѣть можетъ быть сравнима съ другой. Это требованіе стремятся въ данный

моментъ выполнить въ Соединенныхъ Штатахъ, и когда эта задача будетъ достигнута, то Соединенные Штаты будутъ въ состояніи сдѣлать предложеніе, близко подходящее къ предположеніямъ г. Акворта.

Наконецъ, онъ заявилъ секціи о необходимости отнестись къ вопросу съ большою осторожностью, такъ какъ нельзя предлагать такія мѣры въ качествѣ практическихъ, которыя въ дѣйствительности окажутся неисполнимыми.

Г. Паттерсонъ (Patterson), начальникъ службы товарнаго движенія Пенсильванской желѣзной дороги, высказалъ, что цѣнность статистики главнымъ образомъ заключается въ той пользѣ, которую изъ нея извлекаетъ самъ служебный персоналъ. Онъ во ввѣренной ему службѣ открылъ два статистическихъ отдѣленія, одно въ Филадельфіи, другое въ Нью-Іоркѣ. Статистика расходовъ на тонно-милю показала, что стоимость одной тонно-мили равнялась приблизительно $^3/_{10}$ цента въ первомъ отдѣленіи и приблизительно $^8/_{10}$ цента во второмъ отдѣленіи. Большая разница объяснилась несходствомъ расходовъ этихъ двухъ станцій. Безъ подобной статистики было бы невозможно сократить расходы второго отдѣленія, какъ въ дѣйствительности было сдѣлано. Этотъ простой примѣръ доказываетъ, что отнесеніе расходовъ на тонно-милю можетъ способствовать полученію хорошихъ результатовъ. Говорившій вообще причисляетъ себя къ убѣжденнымъ сторонникамъ статистическихъ данныхъ по тонно-милямъ.

Г. Т. Форхисъ (Voorhees), помощникъ начальника желѣзныхъ дорогъ въ Филадельфіи, высказалъ убѣжденіе, что тщательно составленныя таблицы, дающія возможность дѣлать изъ года въ годъ сравненія, имѣютъ громадное значеніе для управленій желѣзныхъ дорогъ.

Напротивъ, сравненіе данныхъ, добытыхъ управленіями независимо другъ отъ друга, представляетъ мало интереса и скорѣе можетъ послужить матеріаломъ для невѣрныхъ выводовъ, какъ со стороны законодателей и капиталистовъ, такъ и со стороны общественнаго мнѣнія, развѣ только эти сравненія будутъ сдѣланы лицами, хорошо знакомыми съ особенностями тѣхъ желѣзныхъ дорогъ, статистическія данныя которыхъ желаютъ сравнить.

Изученіе статистическихъ отчетовъ, одной желѣзной дороги не дастъ еще представленія о собственной стоимости перевозокъ.

Можно вычислить чистый доходъ отъ эксплоатаціи какой-нибудь желѣзной дороги, но вывести общую стоимость какой-либо отдѣльной части этой эксплоатаціи, по мнѣнію г. Форхисъ, представляется невозможнымъ, какъ бы тщательно и подробно ни была составлена таблица расходовъ.

Г. Плантъ (Plant), контролеръ общества южныхъ желѣзныхъ дорогъ Соединенныхъ Штатовъ, объяснилъ, что американская статистика ведется въ двухъ видахъ: ежегодная статистика, составляемая для правительства и имѣющая общій характеръ, и статистика ежемѣсячная и даже еженедѣльная, составляемая для служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ.

Составленіе послѣдней облегчается системой накладныхъ, которыми сопровождаются посылки и которыя скопляются въ статистическомъ бюро; при ихъ помощи очень быстро выводятся финансовые результаты и выясняется количество перевезенныхъ грузовъ.

По поводу статистики перваго рода состоялось совѣщаніе 25 начальниковъ американскихъ желѣзныхъ дорогъ съ Комиссіей Торговаго Обмѣна между штатами (Interstate Commerce Commission), результатомъ каковаго было

однообразное составленіе таблицъ дохода, расхода, пробѣга, стоимости сооруженія, баланса и убытковъ. Г. Плантъ желалъ бы также знать, насколько дѣло однообразнаго составленія статистики подвинулось на континентѣ.

Г. Маль (Mahl), вице-предсѣдатель и контролеръ общества Тихо-океанскихъ желѣзныхъ дорогъ, Орегона и др., высказалъ мнѣніе, что статистическія данныя, отнесенныя къ пассажиро-милямъ и тонно-милямъ, могутъ оказать управленіямъ желѣзныхъ дорогъ громадныя услуги. Американскія желѣзныя дороги являются предпріятіями, которыя придаютъ значеніе постоянному сравненію доходовъ и расходовъ съ количествомъ перевозки, дабы поднять доходъ и уменьшить расходъ. Ихъ цѣль усилить и хорошо обслужить движеніе. Если сѣть американскихъ желѣзныхъ дорогъ въ теченіе 50 лѣтъ съ 30 тыс. миль увеличилась до 270 тысячъ миль, и основной ихъ капиталъ приноситъ хорошій %, то онѣ многимъ обязаны точнымъ свѣдѣніямъ, которыя получались чрезъ примѣненіе въ статистикѣ пассажиро- и тонно-миль.

Г. А. Хале (Hale), главный представитель Сѣверо-американскихъ желѣзныхъ дорогъ, высказалъ надежду, что предложенія, заключающіяся въ докладѣ г. Каунти, будутъ приняты; они составлены столь общимъ образомъ, что трудно къ нимъ придраться; онъ желалъ бы лишь указать на два пункта.

Г. Каунти говоритъ о невозможности довѣриться статистикѣ, которая опирается лишь на одно какое-либо основаніе. Опытъ, сдѣланный на Пенсильванской желѣзной дорогѣ съ товарами большой скорости, гдѣ опредѣленіе числа тонно-миль было сдѣлано на основаніи измѣренія вѣса всего поѣзда, доказалъ справедливость этого утвержденія. Прямыя и точныя повѣрочныя измѣренія показали, что подобный способъ исчисленія ведетъ къ ошибочнымъ выводамъ и долженъ быть замѣненъ данными о количествѣ тоннъ, отправленныхъ съ каждой станціи въ остановочныхъ пунктахъ и другихъ мѣстахъ отправленія товаровъ, при чемъ также принимается во вниманіе и мѣсто назначенія этихъ тоннъ. Г. Каунти въ своемъ отчетѣ указалъ на пользу статистики, которая разсматриваетъ отдѣльно тѣ элементы, которые могутъ быть провѣрены каждымъ служащимъ.

Г. Хале указалъ затѣмъ на то, что профессоръ Девснупъ, о которомъ упоминается въ докладѣ г. С. Фая, не можетъ считаться выразителемъ американскихъ принциповъ, такъ какъ по происхожденію онъ англичанинъ и только прожилъ нѣсколько лѣтъ въ Соединенныхъ Штатахъ. Наконецъ, г. Хале объяснилъ, что вѣсъ поѣздовъ опредѣляется для каждаго рода паровозовъ динамометромъ, такъ какъ поѣзда обыкновенно такъ составляются, что достигаютъ предѣльной нагрузки. Въ Соединенныхъ Штатахъ приходится также часто сталкиваться съ явленіями, о которыхъ говорилъ г. Фай, и они разрѣшаются тамъ безъ затрудненій. Онъ вообще отказывается понять, какъ управленіе желѣзной дороги можетъ имѣть представленіе о работѣ сѣти безъ данныхъ о тонно-миляхъ.

Г. Алленъ (Allen), директоръ южныхъ дорогъ въ Буэносъ-Айресѣ, по его заявленію, 20 лѣтъ тому назадъ былъ большимъ сторонникомъ статистики, но теперь онъ того мнѣнія, что въ данный моментъ преувеличивается значеніе статистическихъ данныхъ о тонно-миляхъ. Эта статистика можетъ быть полезна лишь для заинтересованныхъ лицъ, разъ она касается

какихъ либо особенностей; но если ей придавать общій характеръ, то время, потраченное на нее, по мнѣнію г. Аллена, могло бы быть использовано болѣе продуктивно. Въ Аргентинѣ отчеты выходятъ ежемѣсячно. Они касаются движенія, которое по способу выполненія и по количеству различается годъ отъ года. Выведенныя отсюда среднія цифры дали бы совершенно неточное представленіе о перевезенныхъ количествахъ груза.

Обращаясь къ докладу г. Прайса, онъ высказалъ мнѣніе, что онъ не согласенъ съ предположеніями перваго объ отнесеніи нѣкоторыхъ расходовъ на счетъ эксплоатаціи. По его мнѣнію, если аргентинскія желѣзныя дороги будутъ выкуплены въ казну по основному капиталу ихъ, то всѣ произведенные расходы на улучшеніе этихъ дорогъ должны быть отнесены къ строительному капиталу.

Представители желѣзныхъ дорогъ прочихъ странъ почти всѣ соглашались съ необходимостью установленія общихъ основаній для желѣзнодорожной статистики.

Г. Блокъ (Bloch), главный инженеръ и помощникъ начальника Орлеанской желѣзной дороги, обратилъ вниманіе на то, что все высказаное предшествующими ораторами относится лишь къ такъ называемой оффиціальной статистикѣ, предназначенной для акціонеровъ, администраціи и вообще для цѣлей народнаго хозяйства, но не мѣшало бы обратить вниманіе и на статистику для цѣлей собственныхъ управленій дорогами, которая оказываетъ важныя услуги, давая возможность начальникамъ отдѣльныхъ частей слѣдить за работой своихъ подчиненныхъ.

Г. Блокъ былъ пораженъ, узнавъ, при изслѣдованіи причинъ быстрой потери жизнеспособности цѣлаго ряда крупныхъ обществъ, что они не вели коммерческой статистики. По его мнѣнію, коммерческая служба безъ статистическихъ свѣдѣній немыслима.

Съ другой стороны, статистика является прекраснымъ способомъ контроля расходовъ различныхъ службъ.

Общее мнѣніе склоняется къ тому, что во всѣхъ странахъ и на всѣхъ сѣтяхъ желѣзныхъ дорогъ личный составъ является въ общемъ благонадежнымъ. За малыми исключеніями, служащіе проникнуты чувствомъ долга. Для достиженія лучшихъ результатовъ необходимо лишь поощрять ихъ служебное рвеніе, и лучшимъ средствомъ для этого является статистика.

Для характеристики достигнутыхъ статистикою результатовъ г. Блокъ приводитъ слѣдующіе 2 примѣра, которые представляются ему особенно поучительными.

Приблизительно 15 лѣтъ тому назадъ Орлеанская дорога потребовала отъ своихъ начальниковъ станцій представленія ежемѣсячныхъ отчетовъ о произведенныхъ у нихъ работахъ и соотвѣтственныхъ расходахъ по вознагражденію за труды. Результаты почти на всѣхъ станціяхъ превзошли ожиданія. Съ момента введенія подобныхъ отчетовъ перерасходъ либо сократился, либо совершенно прекратился или даже послѣдовало пониженіе расходовъ. Это улучшеніе можно отчасти приписать контролю центральнаго управленія, но главнымъ образомъ относится къ усердію служебнаго персонала, который, ознакомившись съ результатами своихъ трудовъ, былъ заинтересованъ въ достиженіи лучшихъ успѣховъ.

Другой примѣръ благотворнаго вліянія статистики г. Блокъ нашелъ

въ желѣзнодорожной медицинской части. Среди вообще хорошаго персонала, о которомъ только что была рѣчь, находились въ видѣ исключенія нѣсколько человѣкъ менѣе добросовѣстныхъ, которые были склонны при случаѣ продлить свой отпускъ по болѣзни. Съ другой стороны, и врачи относились къ служащимъ съ преувеличенною снисходительностью. Съ 1907 г. Орлеанская дорога потребовала составленія списковъ по врачебнымъ участкамъ захворавшихъ и раненыхъ служащихъ, такъ же какъ и среднюю продолжительность ихъ лѣченія. Достаточно было указанія на то, что нѣкоторые участки стоятъ выше средняго уровня, чтобы это нежелательное явленіе стало исчезать и появилось даже общее пониженіе средняго уровня; въ 1907 г. было въ среднемъ 5,9 дня болѣзни, въ 1908—5,5 дня и въ 1909—5,3 дня.

Опираясь на эти примѣры, г. Блокъ пришелъ къ убѣжденію что изученіе подобной статистики должно быть полезно, и предложилъ слѣдующую резолюцію.

„Желательно, чтобы изученіе и сравненіе примѣняемыхъ желѣзнодорожными управленіями статистическихъ методовъ для контроля и наблюденія за работоспособностью служащихъ были предметомъ обсужденія одного изъ ближайшихъ засѣданій Международнаго Желѣзнодорожнаго Конгресса“.

Г. Цлуханомъ (Zluhan), начальникомъ административнаго отдѣла главнаго управленія Вюртембергскихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, было высказано мнѣніе, что тщательно и правильно веденная желѣзнодорожная статистика имѣетъ громадное значеніе, какъ для желѣзныхъ дорогъ, такъ и для всего народнаго хозяйства. Она должна способствовать сравненію результатовъ, достигнутыхъ различными предпріятіями, и для этой цѣли она должна быть построена на однообразныхъ основаніяхъ. Но нельзя, конечно, безусловно сапоставлять казенныя желѣзныя дороги съ частными, такъ какъ послѣднія имѣютъ въ виду частнохозяйственный интересъ, тогда какъ казенныя желѣзныя дороги должны руководиться и общимъ національнымъ благомъ.

Въ засѣданіи секціи уже было высказано, что въ нѣкоторыхъ государствахъ отсутствуютъ однообразныя основанія для веденія статистики желѣзныхъ дорогъ или же они требуютъ улучшенія. Германскія желѣзныя дороги въ этомъ отношеніи находятся въ лучшемъ положеніи, такъ какъ онѣ располагаютъ статистикою, которая въ 36 таблицахъ содержитъ все, что можетъ представить интересъ для желѣзныхъ дорогъ, какъ то: длина дороги, верхнее строеніе, эксплоатаціонныя устройства (телеграфъ, сигналы и т. д.), станціи и прочее, содержаніе и возобновленіе верхняго строенія, такъ же какъ и расходъ по этимъ работамъ: другія таблицы трактуютъ о подвижномъ составѣ, о перевозкѣ пассажировъ, багажа и товаровъ, также о содержаніи личнаго состава, о происшествіяхъ на желѣзныхъ дорогахъ. Кромѣ того германскія желѣзныя дороги обязаны вести точную однообразную бухгалтерію по установленному шаблону, что имѣетъ большое значеніе для сравненія финансовыхъ результатовъ.

Кромѣ этихъ статистическихъ данныхъ, имѣется еще статистика Союза германскихъ желѣзнодорожныхъ управленій, которая, какъ извѣстно, объединяетъ почти всѣ среднеевропейскія государства. И эта статистика также довольно обширна и построена на однообразныхъ основаніяхъ.

Подобно предыдущимъ ораторамъ, г. Цлуханъ считаетъ, что статистика вообще крайне цѣнна для желѣзнодорожныхъ управленій, такъ какъ она даетъ имъ возможность дѣлать сравненія и вводить улучшенія въ эксплоатацію. Но для того, чтобы подобныя сравненія были дѣйствительно продуктивны, необходимо, чтобы статистика вездѣ покоилась на одинаковыхъ основаніяхъ.

Г. Цлуханъ дѣлаетъ слѣдующія личныя предположенія:

1. Было бы цѣнно ввести международную желѣзнодорожную статистику по предложенію Международнаго Желѣзнодорожнаго Бюро.
2. Если она должна служить основаніемъ для сравненія различныхъ дорогъ, то она должна быть построена по однообразной системѣ.
3. Образцомъ могла бы служить, хотя и бы въ ограниченномъ размѣрѣ, статистика германскихъ желѣзныхъ дорогъ или Союза германскихъ желѣзнодорожныхъ управленій.
4. Желательны возможныя упрощенія и отнесенія полученныхъ данныхъ къ статистическимъ единицамъ, такъ же, какъ и правильное и быстрое опубликованіе этихъ свѣдѣній.

Д-ръ А. фонъ-Стригль (Strigl), представитель австрійскаго Министерства желѣзныхъ дорогъ, заявилъ, что Австрія постоянно удѣляла желѣзнодорожной статистикѣ особое вниманіе и выпускаетъ ежегодно подробное изданіе, которое въ 1.326 графахъ не только выражаетъ важнѣйшіе результаты эксцлоатціи, но и даетъ еще большое число цѣнныхъ подробностей. Эта статистика разрабатываетъ на совершенно одинаковыхъ основаніяхъ, какъ казенныя, такъ и частныя желѣзныя дороги и касается не только главныхъ и мѣстныхъ дорогъ, но и вѣтвей (Kleinbahnen), а также дорогъ частнаго пользованія.

Было бы безусловно очень важно получить возможность дѣлать сравненія этихъ данныхъ съ статистическими свѣдѣніями другихъ странъ, но, къ сожалѣнію, этого сдѣлать невозможно даже въ самыхъ скромныхъ размѣрахъ.

На вопросъ о возможности измѣнить въ ближайшемъ будущемъ существующее положеніе вещей ему приходится, на основаніи собственнаго опыта, отвѣтить отрицательно. Не говоря уже о разнообразіи подлежащихъ разсмотрѣнію явленій въ разныхъ странахъ, но даже схема данныхъ, касающихся одинаковыхъ явленій крайне неодинакова. Повсюду схема свѣдѣній, касающихся финансовыхъ результатовъ, находится въ тѣсной связи съ дѣйствующими въ данной странѣ принципами бухгалтеріи, и если даже въ одной и той же странѣ встрѣчаются неустранимыя въ этомъ отношеніи разногласія, то понятно что подобныя разногласія достигаютъ еще большихъ размѣровъ въ разныхъ странахъ и врядъ ли могутъ быть устранены. Едва ли какое управленіе желѣзныхъ дорогъ согласится ради сравненій внести серіозныя измѣненія въ способы исчисленій, съ которыми оно сжилось и къ которымъ оно приспособилось.

Вышеупомянутыя затрудненія ясно видны на статистикѣ Союза германскихъ желѣзнодорожныхъ управленій, о которой въ секціи высказывалось мнѣніе, что она можетъ послужить основніемъ для международной статистики. Доставленіе свѣдѣній для союзной статистики причиняетъ массу хлопотъ

управленіямъ желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ большое количество желѣзнодорожныхъ статистическихъ данныхъ должны разрабатываться по однообразной схемѣ, но и въ ней встрѣчаются далеко не всѣ подробности оффиціальной статистики. Ясно, что расширить подобную статистику не представляется возможнымъ.

Хотя говорившій безусловно придерживается мнѣнія, что не только въ данный моментъ, но и въ ближайшемъ будущемъ не предвидится возможности создать международную желѣзнодорожную статистику, но тѣмъ не менѣе онъ высказалъ пожеланіе, которое могло бы послужить связующимъ звеномъ между противоположными мнѣніями.

Г. Стригль предложилъ слѣдующую резолюцію:

„Хотя Конгрессъ и придерживается того мнѣнія, что для созданія международной желѣзнодорожной статистики не существуетъ не только теперь, но и въ ближайшемъ будущемъ необходимыхъ условій, но тѣмъ не менѣе Конгрессъ выражаетъ пожеланіе, чтобы Постоянная Комиссія занялась вопросомъ: возможно ли собираніе и обнародованіе главнѣйшихъ статистическихъ данныхъ, касающихся желѣзныхъ дорогъ тѣхъ странъ, которыя принимали участіе въ Конгрессѣ. Къ такимъ даннымъ относятся: длина строительная и эксплоатаціонная, основной капиталъ, состояніе и работа подвижного состава, число перевезенныхъ пассажировъ, количество перевезенныхъ грузовъ, валовой доходъ, расходъ по эксплоатаціи и финансовые результаты“.

А. А. Брандтъ, представитель Отдѣла статистики при Министерствѣ Путей Сообщенія въ С.-Петербургѣ, заявилъ, что со времени учрежденія Статистическаго Отдѣла, т. е. съ 1873 года, въ Россіи вся желѣзнодорожная статистика основана на исчисленіи пудо-верстъ, какъ это принято въ Россіи. Статистическія же данныя о количествѣ товаровъ, перевезенныхъ по всѣмъ русскимъ желѣзнымъ дорогамъ, вмѣстѣ взятымъ, исчисляются съ такимъ расчетомъ, чтобы грузы въ прямомъ сообщеніи на каждой желѣзной дорогѣ были сосчитаны одинъ только разъ. Для этой цѣли сумма перевозокъ по всѣмъ отдѣльнымъ дорогамъ должна быть уменьшена на 47%—49%.

Г. Фроловъ, начальникъ техническаго отдѣла Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги, указалъ, что г. Прайсъ въ своемъ докладѣ особенно настаиваетъ на необходимости раздѣленія расходовъ по пассажирскому и по товарному движенію. Эта задача крайне трудная и, пожалуй, даже неразрѣшимая, такъ какъ всѣ предложенные способы опирались на произвольныя основанія.

Г. Фроловъ ознакомилъ секцію съ достигнутыми имъ результатами при примѣненіи теоріи вѣроятности.

Для этой цѣли онъ взялъ статистическія данныя за три года до русско-японской войны по 25 русскимъ дорогамъ и предположилъ, что общій расходъ каждой дороги зависитъ отъ слѣдующихъ 5 факторовъ: отъ длины дороги, отъ числа пассажиро-верстъ, отъ числа пудо-верстъ, отъ числа пассажиро-осе верстъ и числа пудо-осе-верстъ. Обработка этихъ статистическихъ цифръ по способу наименьшихъ квадратовъ (Satz der kleineren Quadrate) дала слѣдующіе результаты.

Расходы по эксплоатаціи, производимые независимо отъ пробѣговъ, очень низки, въ среднемъ приблизительно 1.000—2.000 франковъ на километръ при 30—40 тысячахъ франковъ валового расхода на ту же единицу.

Этотъ результатъ вполнѣ точно совпадаетъ съ взглядомъ гг. Кольсона и Марліо, который они проводили въ своихъ изслѣдованіяхъ о собственной стоимости товарнаго поѣзда увеличеннаго состава при усиленной перевозкѣ.

Далѣе г. Фроловъ вывелъ, что расходы по пассажиро-осе-верстамъ вдвое выше, чѣмъ по пудо-осе-верстамъ. Тѣмъ не менѣе онъ считаетъ, что примѣненіе этого метода невозможно, когда рѣчь идетъ лишь объ одной дорогѣ, напротивъ, ему кажется, что примѣненіе этого метода при большой группѣ возможно одинаковыхъ желѣзныхъ дорогъ, хотя и различной густоты движенія, дастъ во всякомъ случаѣ нѣкоторую относительную величину, которая можетъ послужить основаніемъ для раздѣленія расходовъ по пассажирскому и товарному движенію даже и на отдѣльныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Профессоръ В. Е. Тимоновъ, Управляющій Отдѣломъ Статистики и Картографіи въ Петроградѣ, указалъ на слѣдующія установленія;

1) На Международный Статистическій Институтъ, который въ послѣднемъ своемъ засѣданіи въ Парижѣ образовалъ, по иниціативѣ генерала фонъ-Вендриха, большую комиссію для изученія статистики международныхъ перевозокъ;

2) на Центральное Бюро международной перевозки по желѣзнымъ дорогамъ въ Бернѣ, по иниціативѣ котораго швейцарскій Союзный Совѣтъ (Bundesrat) сдѣлалъ дипломатическіе шаги съ цѣлью созыва международной конференціи для разсмотрѣнія однообразныхъ формъ желѣзнодорожной статистики. Цѣль, преслѣдуемая швейцарскимъ правительствомъ, имѣетъ громадное значеніе: выработанныя такимъ путемъ заключенія могли бы послужить желѣзнодорожнымъ управленіямъ вѣрнымъ средствомъ для уясненія ихъ собственнаго желѣзнодорожнаго хозяйства.

Г. Ратгебъ (Rathgeb), инспекторъ статистики Желѣзнодорожнаго департамента въ Бернѣ, совѣтуетъ не возбуждать вопроса, которому изъ двухъ видовъ статистики—ежегодной или срочной придавать больше значенія, такъ какъ здѣсь дѣло главнымъ образомъ идетъ о ежегодной статистикѣ. Основанія для разработки этого вопроса были даны уже VII-й сессіей Международнаго Конгресса въ Вашингтонѣ, гдѣ было уже рѣшено ввести однообразіе въ отчетахъ о доходахъ и расходахъ. Совѣщаніе въ данной сессіи Конгресса представляетъ особенный интересъ для Швейцаріи, такъ какъ здѣсь какъ разъ имѣютъ въ виду приспособить существующія уже 25 лѣтъ нормы желѣзнодорожной статистики къ измѣнившимся обстоятельствамъ. Швейцарія была бы вполнѣ удовлетворена, если бы вопросъ объ однообразномъ веденіи желѣзнодорожной статистики былъ близокъ къ разрѣшенію. Дабы подвинуть дѣло, Конгрессъ необходимо долженъ заняться не отдѣльными вопросами, но долженъ войти въ соглашеніе относительно общихъ основаній. Особенныя затрудненія встрѣчаются въ распредѣленіи по статьямъ расходовъ. Хотя каждая дорога и имѣетъ свои особенности, но элементы расходовъ вездѣ одинаковы, и при обоюдныхъ уступкахъ устраненіе препятствій вполнѣ возможно. Во всякомъ случаѣ Конгрессъ, постановляя заключенія, долженъ дать по вопросу о возможности однообразнаго веденія статистики утвердительный отвѣтъ.

Г. Аквортъ, докладчикъ, отвѣчая на сдѣланныя ему возраженія и извиняясь въ томъ, что онъ, противъ своего желанія, вызвалъ двухдневный споръ объ англійскихъ домашнихъ дѣлахъ, такъ какъ дебаты происходили главнымъ обра-

зомъ между англійскими делегатами,—высказалъ, однако, мысль, что ему особенно важно оправдаться именно передъ названными критиками его доклада. Ему не хотѣлось бы, прежде всего, чтобы ему приписывались мнѣнія, которыхъ онъ не высказывалъ. Многіе ораторы, напримѣръ, дѣлали ему упрекъ, что онъ говорилъ, будто у англійскихъ желѣзныхъ дорогъ нѣтъ статистики. Онъ же лишь утверждалъ, что у нихъ нѣтъ общихъ основаній для статистики, и ему кажется, что онъ не очень уклонился отъ истины, такъ какъ представители англійскихъ желѣзныхъ дорогъ сами подчеркивали, что общія основанія не имѣютъ значенія для статистики. Г. Акворть повторилъ, что въ своемъ докладѣ онъ явился лишь выразителемъ собственнаго мнѣнія, и г. Сесиль ошибается, думая, что содержащіяся въ докладѣ предположенія были отклонены англійскимъ правительствомъ,—они не были отклонены, такъ какъ не были предложены.

Далѣе докладчику дѣлался упрекъ, что онъ теоретикъ и что онъ защищаетъ такую статистику, которая для эксплоатаціи не имѣетъ никакого значенія. Но дѣло въ томъ, что онъ никогда не утверждалъ, что статистика сама по себѣ можетъ устранить всѣ недостатки, но хорошо уже и то, если она способствуетъ раскрытію ихъ. Статистики, занимающіеся подсчетомъ смертности въ городахъ, никогда не приписывали таковой статистикѣ способности непосредственно уменьшить количество смертныхъ случаевъ. Только послѣ сравненія опубликованныхъ различными городами цифръ является возможнымъ выяснить, существуетъ ли въ данномъ городѣ повышенная смертность, и только изучивъ причины таковой, можно примѣненіемъ санитарныхъ мѣръ стремиться къ уменьшенію.

Сэръ Ч. Овенсъ и другіе оппоненты указывали на то, что докладчикъ принимаетъ участіе въ Конгрессѣ, не какъ представитель какого-либо компетентнаго учрежденія, а лишь въ качествѣ дилетанта. По поводу этого возраженія, г. Акворть въ весьма корректной формѣ намекнулъ на стремленіе своихъ оппонентовъ къ коммерческому барышу, служащему исключительной причиной ихъ враждебнаго отношенія къ статистикѣ. Онъ объяснилъ, что въ обыкновенной рѣчи слово „дилетантъ“ означаетъ человѣка, занимающагося чѣмъ-нибудь „не съ цѣлью наживы“. Онъ не знаетъ, желали ли тѣ, которые назвали его дилетантомъ, сдѣлать ему комплиментъ, но во всякомъ случаѣ онъ принимаетъ это какъ комплиментъ. Замѣчаніе это вызвало аплодисменты даже со стороны его оппонентовъ.

Послѣдніе упрекали докладчика въ неточности, которую тотъ допустилъ въ разсказѣ о томъ, какъ одинъ англійскій начальникъ движенія въ газетной статьѣ самъ сравнилъ распредѣленіе расходовъ по статьямъ съ четырьми корзинами для ненужной бумаги, въ коихъ бумаги эти распредѣляются, какъ попало. Онъ просмотрѣлъ упомянутую газетную статью и сознается, что цитировалъ ее неточно, такъ какъ въ этой статьѣ статистика сравнивается не съ корзинами для ненужной бумаги, а съ корзинами для грязнаго бѣлья. Замѣчанію этому тоже аплодировали. Нѣкоторые оппоненты, по заявленію докладчика, сами допускали цѣлесообразность сравненія одной страны съ другой, но подобное сравненіе теперь для Англіи невозможно въ виду несовершенства ея статистики. Г-ну Акворту, бывшему всегда защитникомъ англійскихъ желѣзныхъ дорогъ, приходилось часто слышать, что англійскіе тарифы, по сравненію со всѣми другими тарифами, являются наи-

высшими въ свѣтѣ. На это онъ всегда возражалъ, что въ виду существованія въ Великобританіи безконечнаго числа исключительныхъ тарифовъ, англійскіе тарифы являются самыми низшими въ свѣтѣ. Когда же у него требовали подтвержденія его словъ, онъ не былъ въ состояніи этого сдѣлать, въ виду полнаго отсутствія статистики пробѣговъ. Нѣкоторые оппоненты утверждали затѣмъ, что сравненія, основанныя на статистическихъ данныхъ, отнесенныхъ къ тонно-милямъ, ведутъ къ ошибочнымъ заключеніямъ; но сравненія, основанныя только на количествѣ перевезенныхъ грузовъ, еще менѣе достовѣрны. Двѣ желѣзныя дороги перевозятъ одинаковое количество угля, первая на разстояніе въ среднемъ болѣе 13 миль, а вторая въ среднемъ на разстояніе болѣе 50 миль. Являются ли обѣ величины одинаковыми и внушаетъ ли довѣріе сравненіе, сдѣланное на основаніи лишь количества грузовъ?

Утверждаютъ, что англійская желѣзнодорожная статистика уже содержитъ въ себѣ необходимыя данныя; она выдѣляетъ доходы отъ гостиницъ, магазиновъ и судоходства и т. п. Это, конечно, дѣлается, но дѣло въ томъ, что расходы по содержанію гостиницъ, магазиновъ и судоходства складываются въ одну кучу съ расходами по эксплоатаціи, такъ что средній расходъ на одну милю не находится ни въ какомъ соотвѣтствіи съ дѣйствительностью и съ доходомъ.

Далѣе утверждали, что американцы признаютъ сомнительными достоинства статистики, основанной на тонно-миляхъ и ссылались при этомъ на профессора Девснупа. Но послѣдній ограничивается утвержденіемъ, что тонно-миля сама по себѣ не даетъ еще безошибочной точки отправленія. Съ другой стороны всѣ американцы признаютъ, какъ и всѣ желѣзнодорожники, кромѣ англичанъ, пользу отнесенія статистическихъ данныхъ къ тонно-милѣ.

Далѣе говорили, что такая статистика невозможна въ Англіи въ виду смѣшаннаго пользованія сѣтью желѣзныхъ дорогъ. Но подобныя затрудненія встрѣчаются вездѣ, и они устраняются предписаніями, которыми предупреждаются повторительныя исчисленія, тамъ, гдѣ дороги заарендованы или которыми пользуются совмѣстно. Подобныя предписанія не могутъ, конечно, повести къ совершенно точнымъ свѣдѣніямъ, но даютъ по крайней мѣрѣ результаты, которые лучше, чѣмъ ничего.

Изъ высказанныхъ въ секціи разнообразныхъ мнѣній г. Аквортъ усматриваетъ, что статистика тонно-миль вездѣ цѣлесообразна и возможна, кромѣ Англіи, хотя и тамъ она встрѣчается на одной желѣзной дорогѣ. Онъ готовъ присоединиться къ мнѣнію большинства, которое утверждаетъ, что „желѣзнодорожная статистика должна совмѣщать всѣ главнѣйшіе элементы эксплоатаціи, какъ доходы, такъ и расходы“. Подъ такою статистикою понимается, очевидно, только такая, которая основывается на количествѣ и пробѣгѣ пассажировъ и тоннъ, и никто не станетъ утверждать, что длина пробѣга не имѣетъ никакого значенія для собственной стоимости желѣзной дороги.

Постановленія Конгресса.

По окончаніи преній, по предложенію предсѣдателя IV-й секціи, г. Кольсона, было приступлено къ голосованію заключеній.

Проектъ заключеній былъ предложенъ англичаниномъ г. Сеснлемъ, при поддержкѣ представителя С.-Американскихъ Штатовъ, г. Гаррисона.

Съ цѣлью провести въ секціи свои заключенія и отклонить предложенія делегатовъ другихъ странъ, представители англійскихъ желѣзныхъ дорогъ явились въ секцію на голосованіе въ полномъ составѣ, тогда какъ делегаты другихъ странъ въ значительной части участвовали въ это время въ занятіяхъ другихъ секцій. Благодаря такому пріему, предложенныя гг. Сесилемъ и Гаррисономъ заключенія были приняты въ селціи большинствомъ голосовъ въ формѣ слѣдующихъ четырехъ пунктовъ:

„Не касаясь условій, которымъ подчиняются нѣкоторыя желѣзныя дороги, вслѣдствіе ли надзора правительства или его заинтересованности въ финансовыхъ результатахъ, Конгрессъ постановляетъ:

1. Статистическія свѣдѣнія, дабы быть полезными для всѣхъ службъ эксплоатаціи, должны поступать въ ихъ распоряженіе въ наикратчайшій срокъ послѣ періода, къ которому они относятся.
2. Чтобы служить средствомъ для пониженія расходовъ, статистика каждой службы эксплоатаціи должна заниматься только тѣми расходами, за которые управленіе этой службы отвѣтственно; таковые необходимо отдѣлять отъ всѣхъ другихъ расходовъ, имѣющихъ лишь косвенное къ нимъ отношеніе.
3. Никакія статистическія данныя о спеціальныхъ службахъ не должны быть разсматриваемы въ отдѣльности, а должна быть изучаема общая статистика, въ которой содержатся всѣ главнѣйшіе элементы эксплоатаціи каждой сѣти, какъ доходы, такъ и расходы, и которая должна быть разрабатываема съ возможной тщательностью.
4. Статистика различныхъ желѣзнодорожныхъ управленій построена на различныхъ основаніяхъ въ силу разнообразія условій эксплоатаціи въ разныхъ странахъ, и потому практически представляется невозможнымъ достигнуть совершенно однообразной системы составленія статистическихъ свѣдѣній объ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ.

Несмотря на принятіе большинствомъ голосовъ и вышеприведеннаго 4 пункта заключеній, на голосованіе секціи были внесены предсѣдателемъ ея, г. Кольсономъ, два новыхъ предложенія: представителя русской желѣзнодорожной статистики, профессора В. Е. Тимонова и представителя австрійской статистики—г. фонъ-Стригля.

Предложеніе г. фонъ-Стригля сводилось къ тому, чтобы въ цѣляхъ объединенія международной желѣзнодорожной статистики воспользоваться существующими уже статистическими изданіями, причемъ онъ предлагалъ Постоянной Комиссіи Желѣзнодорожныхъ Конгрессовъ приступить къ разработкѣ заключающихся въ этихъ изданіяхъ свѣдѣній, насколько таковыя допускаютъ сравненія.

Предложеніе профессора В. Е. Тимонова имѣло цѣлью поддержать начинанія Швейцарскаго Союзнаго Совѣта, направленныя къ установленію путемъ дипломатическихъ сношеній общихъ основаній для международной статистики, которая и впредь могла бы служить руководящимъ образцомъ для статистики отдѣльныхъ странъ и желѣзнодорожныхъ управленій. Предложеніе это было сдѣлано въ слѣдующей формѣ:

„Конгрессъ принимаетъ во вниманіе, что по иниціативѣ швейцарскаго правительства должна быть созвана международная конференція, задача которой будетъ состоять въ разсмотрѣніи вопроса о введеніи однообразныхъ

формъ желѣзнодорожной статистики для всѣхъ странъ; кромѣ того, Конгрессъ выражаетъ пожеланіе, чтобы работами въ конференціи въ результатѣ была достигнута возможность полученія для всѣхъ странъ главнѣйшихъ желѣзнодорожныхъ статистическихъ свѣдѣній въ кратчайшій срокъ".

По поводу вышеприведенныхъ предложеній нѣкоторыми членами Конгресса была высказана мысль, что послѣ признанія невозможности установленія общихъ основаній, нельзя поднимать вопроса о международной статистикѣ, не впадая въ противорѣчія.

Г. Аквортъ возразилъ на это, что принятыя революціи устанавливаютъ только невозможность полнаго единообразія, но не отрицаютъ возможности соглашенія, хотя бы взгляды на пользу этого соглашенія и расходились.

Г. Гаррисонъ, вице-президентъ Южной желѣзной дороги въ Америкѣ, не согласился съ обоими предложеніями на томъ основаніи, что американскія желѣзныя дороги еще недавно должны были измѣнить все свое счетоводство, чтобы согласовать его съ закономъ, изданнымъ по иниціативѣ Комиссіи Торговаго Обмѣна между штатами, и потому американскимъ дорогамъ было бы затруднительно принять предложенныя въ международныхъ интересахъ новыя измѣненія и вообще для амдриканцевъ представляется рискованнымъ нарушать съ такимъ трудомъ достигнутое соглашеніе съ правительствомъ.

Одинъ изъ членовъ Конгресса обратилъ вниманіе секціи на то, что и французскія желѣзныя дороги ведутъ свое счетоводство по плану, выработанному въ соглашеніи съ правительствомъ, и что также трудно будетъ нарушить это соглашеніе, соединяющее столь противоположные интересы.

Гг. фонъ-Стригль и В. Е. Тимоновъ заявили, что оба предложенія ихъ могутъ голосоваться одновременно, такъ какъ они не противорѣчатъ одно другому.

Въ виду приведенныхъ возраженій, а главнымъ образомъ вслѣдствіе сплоченной оппозиціи делегатовъ англійскихъ желѣзныхъ дорогъ, явившихся на голосованіе въ подавляющемъ числѣ, оба вышеприведенныя предложенія, несмотря на сочувствіе имъ делегатовъ большинства странъ, въ секціи были отклонены.

Въ общемъ же собраніи членовъ Конгресса, состоявшемся 14 іюля н. с., на которомъ выработанные IV-й секціей по данному вопросу четыре пункта заключеній были приняты безъ измѣненій, профессоръ В. Е. Тимоновъ, отъ имени делегатовъ разныхъ странъ, вновь предложилъ обсудить вопросъ о желательности объединенія программъ статистическихъ свѣдѣній всѣхъ странъ, въ видахъ возможности сравненія, въ особенности данныхъ о главныхъ результатахъ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ.

Въ преніяхъ по этому новому предложенію въ общемъ собраніи приняли участіе гг. Кольсонъ, профессоръ В. Е. Тимоновъ и англичане: Сесиль (Cecil), Хале (Hale), Гудай (Gooday) и Бонгамъ Картеръ (Bonham Carter).

Предложенный В. Е. Тимоновымъ пунктъ пятый заключеній въ общемъ собраніи членовъ Конгресса, послѣ обсужденія, большинствомъ голосовъ былъ принятъ въ слѣдующей формѣ:

„5. Желательно тѣмъ не менѣе по возможности поддерживать стремленіе къ однообразнымъ статистическимъ даннымъ, по крайней мѣрѣ въ отношеніи главныхъ элементовъ желѣзнодорожнаго дѣла, принимая во вниманіе требованія каждой страны".

Въ данномъ случаѣ англійскіе желѣзнодорожники оказались въ значительномъ меньшинствѣ.

Заключеніе.

Обращаясь къ результатамъ дѣятельности VIII Международнаго Желѣзнодорожнаго Конгресса въ области желѣзнодорожной статистики, необходимо признать, что хотя вышеприведенныя постановленія Конгресса содержатъ въ себѣ немного новаго, подтверждая лишь старыя истины, но помимо желательности повторенія такихъ истинъ, которыя еще не осуществлены въ полной мѣрѣ ни въ одной странѣ, представляется все-таки весьма важной попытка Конгресса выяснить современное состояніе желѣзнодорожной статистики въ разныхъ странахъ и въ особенности значеніе этой статистики для оцѣнки желѣзнодорожнаго хозяйства каждой страны. Послѣднее было выяснено въ происходившихъ въ IV секціи преніяхъ съ достаточной убѣдительностью, а состояніе желѣзнодорожной статистики во всѣхъ странахъ выражено съ особенной полнотою въ представленныхъ Конгрессу четырехъ обширныхъ докладахъ.

Что же касается состоянія собственно русской оффиціальной статистики желѣзныхъ дорогъ, то изъ сравненія ея съ издаваемыми прочими государствами статистическими свѣдѣніями о желѣзныхъ дорогахъ можно вывести благопріятное для Россіи заключеніе. Въ особенности это можно сказать относительно принятой у насъ системы подробной классификаціи эксплоатаціонныхъ расходовъ и выводовъ на пудо-и пасажиро-версты и поѣздо-осе-версты. Конечно, этому способствуетъ въ весьма большой мѣрѣ значительное развитіе нашего казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства.

Далеко не въ такой мѣрѣ впереди другихъ странъ поставлена наша мѣстная желѣзнодорожная статистика въ управленіяхъ желѣзныхъ дорогъ, какъ въ отношеніи самыхъ способовъ веденія статистики, такъ и въ особенности въ отношеніи срочности и точности собиранія данныхъ. Въ этомъ отношеніи желательны у насъ весьма существенныя реформы и представляется вполнѣ необходимымъ точное выполненіе пожеланій, выраженныхъ въ вышеприведенныхъ 1-мъ и 2-мъ пунктахъ постановленій Конгресса по этому предмету.

Переходя, наконецъ, къ сравнительнымъ даннымъ по международной желѣзнодорожной статистикѣ, что главнымъ образомъ и обсуждалось на Конгрессѣ, то таковыя даются съ извѣстной полнотою и подробностью только въ нашихъ ститистическихъ изданіяхъ, насколько это представляется возможнымъ. Правда, во многихъ случаяхъ при этомъ нѣкоторыя данныя вовсе отсутствуютъ, а нѣкоторыя требуютъ оговорокъ или являются настолько приблизительными, что могутъ возбуждать сомнѣнія, но причина этому лежитъ исключительно въ отсутствіи единства основаній въ статистическихъ свѣдѣніяхъ разныхъ странъ, къ устраненію чего, въ видахъ возможности правильнаго сравненія международныхъ статистическихъ данныхъ, отчасти и удалось склонить Конгрессъ Управляющему Отдѣломъ Статистики и Картографіи.

Часть II.

Доклады VIII-му Международному Желѣзнодорожному Конгрессу о водяныхъ и желѣзнодорожныхъ сообщеніяхъ.

Водныя и желѣзнодорожныя сообщенія Великобританіи и Англійскихъ колоній.

Докладъ VIII-му Международному желѣзнодорожному Конгрессу въ Бернѣ 1910 года *Ж. Р. Джебба*—Члена Института Гражданскихъ Инженеровъ, Главнаго Инженера Шропширской компаніи желѣзныхъ дорогъ и каналовъ и предпріятія Бирмингамскаго судоходнаго канала.

Переводъ *Л. Е. Лебедева.*

I.

Великобританія и Ирландія.

Чтобы облегчить составленіе настоящаго доклада, генеральнымъ секретаремъ Постоянной Комиссіи Конгресса, г. Вейсенбрухомъ, были разосланы вопросные бланки сорока одному желѣзнодорожному обществу Соединеннаго Королевства Великобританіи и Ирландіи. Двадцать изъ этихъ управленій отвѣтили на вопросы бланка, и ихъ отвѣты показываютъ, что судоходныя сообщенія, какъ подвозные пути, только незначительно вліяютъ на перевозку желѣзныхъ дорогъ. Единственное исключеніе составляетъ предпріятіе, извѣстное подъ названіемъ „Бирмингамскаго судоходнаго канала".

Это предпріятіе отличается такими особенностями, что представляется необходимымъ дать краткое описаніе его и затѣмъ разсмотрѣть его вліяніе на желѣзныя дороги.

Большая часть каналовъ Бирмингамской сѣти расположена въ рудоносныхъ бассейнахъ Соутъ-Стаффордшира, попросту называемаго „черной страной". Сѣть эта захватываетъ также Варвикширъ и Ворчестерширъ и во многихъ отношеніехъ представляется единственной въ своемъ родѣ.

Вся ея длина равняется приблизительно 159 милямъ (255 километрамъ), не считая 550 портовыхъ бассейновъ мелкихъ вѣтвей. Общество Бирмингамскаго канала не принимаетъ на себя обязанностей перевозочнаго предпріятія.

Промышленныя учрежденія всякаго рода, какъ-то: желѣзодѣлательные заводы, плющильныя мастерскія, кирпичные заводы, каменноугольныя копи, фабрики цѣпей и якорей, гвоздильные заводы, фабрики трубъ, гальванизированнаго листового желѣза и химическихъ продуктовъ—расположились одно за другимъ на берегахъ канала и образуютъ теперь непрерывную, значительной длины линію между Бирмингамомъ, Вольвергемптономъ и другими пунктами.

Большое число каменноугольныхъ залежей, изъ которыхъ одна 30 футовой (9,15 метра) толщины разрабатывается подъ каналомъ и въ его окрестностяхъ; поэтому часто случается, что каналъ и заводы обрушиваются на глубину отъ 15 до 20 футъ (отъ 4,60 до 6 метровъ), иногда даже на 30 футъ (9,15 метровъ); впрочемъ, подпочва между Бирмингамомъ и Вольвергемптономъ и близъ Дудлея изрыта каменноугольными эксплоатаціями во всѣхъ направленіяхъ.

Такъ какъ многія изъ предпріятій, расположенныхъ по берегамъ канала, не соединяются непосредственно съ желѣзной дорогой, то было сооружено

двадцать шесть пристаней для прямой перегрузки товаровъ съ канавныхъ судовъ на вагоны промышленныхъ линій.

Эти пристани приносятъ большую пользу желѣзнодорожнымъ обществамъ, потому что онѣ сокращаютъ разстоянія, забирая съ канала грузы, которые нужно было бы везти дальше до той желѣзной дороги, на которую они назначены или съ которой отправляются.

Пристани эти были сооружены тремя желѣзнодорожными обществами [1]).

Во многихъ мѣстахъ общества устроили отдѣльныя вѣтви, обслуживающія гавани, выстроили кладовыя, сараи, краны и т. д., чтобы облегчить ихъ эксплоатацію. Бирмингамскій каналъ слѣдовательно, можетъ разсматриваться, какъ драгоцѣнный подъѣздной путь для желѣзнодорожныхъ обществъ; но онъ также и конкуррируетъ съ ними, особенно, на небольшихъ разстояніяхъ и, главнымъ образомъ, въ перевозкѣ каменнаго угля и кирпича.

Общее количество товаровъ, которыми обмѣниваются вышеупомянутыя желѣзныя дороги и Бирмингамскій каналъ, составляетъ въ среднемъ около 1.202.400 тоннъ въ годъ. Вся же годовая перевозка по каналу составляетъ около 8 милліоновъ тоннъ, или около $^2/_9$ всей перевозки по всѣмъ внутреннимъ воднымъ путямъ Соединеннаго Королевства; около половины указаннаго количества товаровъ составляетъ каменный уголь, четыре пятыхъ котораго предназначается заводамъ, расположеннымъ по самымъ берегамъ канала; средній пробѣгъ составляетъ около 8 миль (13 километровъ).

Изъ сорока одного желѣзнодорожнаго общества Соединеннаго Королевства Великобританіи и Ирландіи около одной шестой части находятся въ конкурренціи относительно перевозки съ внутренними судоходными путями [2]).

Въ Соединенномъ Королевствѣ существуетъ 177 сѣтей каналовъ, представляющихъ длину около 4.673 миль (7.520 километровъ); 46 изъ этого числа, общею длиною 1.114 миль (1. 793 килом.), или составляютъ соб-

[1]) Общества: „Great Western Railway"; „London and North Western Railway; „Midland Railway".

[2]) Самыя важныя изъ нихъ:

1) *Общество „London and North-Western Railway"* конкуррируетъ съ слѣдующими каналами: Lancaster Canal, Huddersfield Canal, Ashton Canal, St. Helens Canal, Shropshire Union Railways and Canal, Birmingham Canal Navigations, Manchester Ship Canal, Manchester Ship Canal (Bridgewater Undertaking), Leeds and Liverpool Canal, Weaver Navigation, Srent and Mersey Navigation, Macclesfield Canal, Staffordshire and Worcestershire Canal, Coventry Canal, Warwick and Birmingham Canal, Warwick and Napton Canal, Oxford Canal et Grand Junction Canal.

2) *Общество „Great Western Railway"* конкуррируетъ съ River Thames and Kennet and Avon Canal, Wiltshire and Berkshire Canal, Oxford Canal, Grand Junction Canal Gloucester and Berkley Canal, Severn Navigation, Lower Avon Navigation, Staffordshire and Worcestershire Canal, Worcester and Birmingham Canal, Stourbridge Canal, Birmingham Canal Navigations, Stratford-on-Avon Canal, Shropshire Union Railways and Canal Company, Bridgewater and Taunton Canal, Grand Western Canal, Brecon and Abergavenny and Monmouthshire Canals Swansea Sennant and Neath Canals et Glamorgan and Aberdare Canals.

3) *Конкуренты Общества „Midland Railway"*: Warwick and Birmingham Canal, Birmingham and Warwick Junction Canal, Birmingham Canal Navigations, новые доки Sharpness и Gloucester and Birmingham Navigation, Trent and Mersey Canal, Trent Navigation, Ashby Canal, Coventry Canal, Cromford Canal, Chesterfield Canal, River Severn Navigations, Lydney Canal и Nottingham Canal.

4) *У Общества „Lancashire and Jorkshire Railway"* конкуррентами являются: Leeds and Liverpool Canal, Bridgewater Canal, Aire and Cabler Navigation, Calder and Hebble Navigation, Rochdale Canal, Manchester Ship Canal, Barnsley Canal, Sheffield and South Jorkshire Canal, Douglas Navigation, Manchester Bury and Bolton Canal, Ashton Canal, Peak Forest canal, Macclesfield Canal и Chesterfield Canal.

ственность, или находятся болѣе или менѣе подъ контролемъ извѣстнаго числа желѣзнодорожныхъ обществъ [3]).

Каналы и судоходные пути конкуррируютъ съ желѣзнодорожными обществами въ перевозкѣ между Лондономъ, Ливерпулемъ, Лидсомъ, Бристолемъ, Гуллемъ и графствами центральной Англіи, восточными и западными берегами Шотландіи, Ватерфордомъ, Дублиномъ и Лимерикомъ. Чаще всего собственники каналовъ являются просто взимателями сборовъ: въ нѣкоторыхъ случаяхъ, они являются перевозочными предпріятіями и въ то же самое время взимателями сборовъ [4]).

Всѣ желѣзнодорожныя общества, у которыхъ наводились справки, показываютъ, что, вообще, правильное и сильное движеніе обезпечено на судоходныхъ путяхъ; это движеніе зависитъ, разумѣется, отъ предлагаемой перевозки и подвергается болѣе или менѣе продолжительнымъ перерывамъ во время морозовъ и засухи; на нѣкоторыхъ каналахъ этотъ перерывъ бываетъ значительнымъ по времени.

Желѣзнодорожныя общества при установленіи своихъ тарифовъ вынуждены принимать во вниманіе конкурренцію различныхъ судоходныхъ путей; съ своей стороны, судоходныя предпріятія стараются приблизиться, насколько возможно, къ тарифамъ желѣзныхъ дорогъ между пунктами, отмѣченными конкурренціей, но, вообще, фрахты на каналахъ менѣе высоки, чѣмъ желѣзнодорожные тарифы. Въ нѣкоторыхъ случаяхъ дѣйствуютъ дифференціальные тарифы, установленные на различныхъ основаніяхъ.

Тарифы, заключающіе въ себѣ плату за пріемку и доставку на мѣсто товара, а также, при простой перевозкѣ съ одной станціи на другую, плату за нагрузку и выгрузку товара, дѣйствуютъ на большей части желѣзныхъ дорогъ. Однако, тарифы, которые примѣняются къ перевозкѣ минеральныхъ веществъ, каковы: каменный уголь, известь, известковый камень и т. д., не заключаютъ въ себѣ платы ни за эти услуги, ни за гужевую доставку.

Судоходныя общества и частныя перевозочныя предпріятія на каналахъ, устанавливая фрахты, руководствуются классификаціей товаровъ, обязательной для канавныхъ обществъ. Громоздкіе товары таксируются ими различно, смотря по обстоятельствамъ.

---

[3]) Изъ нихъ самыя важныя слѣдующія: *Общество „London and North Western Railway“*, которое владѣетъ или управляетъ каналами: Lancaster, Huddersfield, St. Helens, Shropshire Union и Birmingham.

Общество „Great Western Railway“ имѣетъ каналы: Kennet and Avon, Stratford-on-Avon, Bridgewater and Taunton, Grand Western, Brecon and Abergavenny and Monmouthshire, Swansea и Stourbridge Extension.

Общество „Midland Railway“ владѣетъ каналами: Ashby et Cromford.

У *Общества „Great Central Railway“*: каналы: Ashton, Peak Forest, Macclesfield and Chesterfield et Sheffield and South Jorkshire.

Общество „Great Northern Railway“ располагаетъ каналами: Grantham and Nottingham и судоходствомъ на Witham.

У *Общества „Lancashire and Jorkshire Railway“* имѣется каналъ: Manchester Bury and Bolton, съ вѣтками.

У *Общества „North Eastern Railway“*: каналъ: Pocklington и судоходныя предпріятія на рѣкахъ Ure и Derwent.

У *Общества „North Staffordshire Railway“* каналы: Trent and Mersey, Caldon Branch, Newcastle Branch, Burslem Branch, Macclesfield Branch et Leek Branch.

У *Общества „Caledonian Railway“*: Firth and Clyde Navigation.

У *Общества „North British Railway“*: каналъ Monkland.

У Ирландскаго *Общества „Midland Great Western Railway“*,—Royal Canal.

[4]) Таковыми являются: Manchester Ship Canal (Bridgewater Undertaking), Shropshire Union Railways and Canal, Aire and Calder Navigation, Trent Navigation, Glamorganshire Canal, Leeds and Liverpool Canal, Rochdale Canal, Grantham Canal, Nottingham Canal, Linton Lock Navigation, Trent and Mersey Navigation.

Фрахты за перевозку по каналамъ или заключаютъ въ себѣ и расходы по нагрузкѣ и выгрузкѣ, или же послѣдніе не включаются во фрахтъ, смотря по соглашенію и по роду товаровъ; во фрахты включается также, если того желаютъ, и доставка въ склады въ конечныхъ пунктахъ. Съ другой стороны, фрахты устанавливаются или съ рискомъ для товаровладѣльца, или съ рискомъ для перевозочнаго предпріятія. Въ нѣкоторыхъ случаяхъ, перевозочныя предпріятія берутъ на себя пріемку и доставку товара на мѣсто и включаютъ плату за эти услуги во фрахтъ. Судоходныя общества устанавливаютъ опредѣленные фрахты, примѣняемые ко всѣмъ кліентамъ безъ различія, но частные судовладѣльцы входятъ въ особыя соглашенія относительно перевозки грузовъ, по мѣрѣ того, какъ они предъявляются, не будучи обязаны соблюдать тѣхъ правилъ перевозки по желѣзнымъ дорогамъ и каналамъ, («Rilway and Canal Traffic Acts»), которыми запрещаются пониженія тарифовъ.

Самое большое количество груза, которое можетъ быть поднято судномъ, плавающихъ по англійскимъ судоходнымъ путямъ (за исключеніемъ морского Манчестерскаго канала), конкуррирующимъ съ желѣзными дорогами, составляетъ 250 тоннъ, а наименьшая грузовмѣстимость—18 тоннъ; но на большей части каналовъ наибольшая подъемная способность судна составляетъ 25 тоннъ. Двигательною силою на большинствѣ узкихъ каналовъ служитъ тяга лошадьми, а на болѣе широкихъ каналахъ—паровая тяга. На Бирмингамскомъ каналѣ, съ цѣлью достиженія болѣе экономическаго и дѣйствительнаго способа тяги, производились опыты по передвиженію съ помощью буксирнаго парохода цѣлаго каравана изъ десяти судовъ, съ интервалами между ними, при чемъ каждое судно поднимало около 12 тоннъ. Установлено, что расходы при этомъ получались гораздо меньшіе, чѣмъ при тягѣ съ помощью животныхъ, но заломы каравана на поворотахъ канала и при шлюзахъ и мостахъ были столь значительны, что этотъ способъ тяги не былъ принятъ. Однако способъ этотъ дѣйствуетъ удовлетворительно на „Aire and Calder Canal“, гдѣ всѣ условія благопріятны для его примѣненія.

Судоходныя предпріятія стараются овладѣть перевозкой большей части тѣхъ продуктовъ, которые обыкновенно перевозятся по желѣзнымъ дорогамъ въ товарныхъ поѣздахъ; но, въ общемъ, ихъ конкурренція проявляется главнымъ образомъ на слѣдующихъ грузахъ: каменномъ углѣ, желѣзѣ, кирпичѣ, лѣсѣ, зернѣ и тукахъ.

Каналы оборудованы кладовыми, кранами и т. п. въ достаточной степени для того, чтобы удовлетворять нуждамъ той перевозки, которую они имѣютъ. Эти вспомогательныя средства, въ большей части случаевъ, устраиваются владѣльцами, но иногда и частныя перевозочныя предпріятія имѣютъ на каналахъ свои собственныя кладовыя и машины. Для перевозки земледѣльческихъ продуктовъ пользуются каналами только въ очень ограниченной мѣрѣ.

Почти вездѣ, гдѣ желѣзныя дороги находятся въ конкурренціи съ каналами, товары, отправленные по желѣзной дорогѣ въ извѣстный день, бываютъ перевезены и доставлены по назначенію на другой же день, тогда какъ по каналу, за исключеніемъ очень незначительныхъ разстояній, перевозка требуетъ двухъ или нѣсколькихъ дней.

Съ каждымъ годомъ отправки очень замѣтнымъ образомъ стремятся сдѣлаться все болѣе мелкими. Коммерсанты живутъ болѣе, чѣмъ прежде, изо

дня въ день, и быстрое отправленіе товаровъ становится необходимымъ, по причинѣ усвоенной коммерсантами привычки держать насколько возможно меньше съѣстныхъ запасовъ и дѣлать частые заказы по телеграфу и по телефону. Между всѣми значительными городами существуетъ ежедневное сообщеніе по желѣзной дорогѣ, и товары, отправленные въ извѣстный день, какъ уже сказано выше, бываютъ доставлены на другой же день. Для примѣра, приведемъ слѣдующія разстоянія отъ Лондона: до Бирменгама—111 миль (179 килом.), до Манчестера—183 мили (295 килом.), до Ливерпуля—199 миль (320 килом.), до Лидса—186 миль (299 килом.), до Глазго—400 миль (644 килом.), до Дублина—314 миль (505 килом.).

Вообще, конкуренція между желѣзными дорогами и судоходными путями не уменьшается и не увеличивается, и хотя конкурренція со стороны судоходныхъ предпріятій въ нѣкоторыхъ мѣстахъ усилилась, по сравненію съ прежнимъ, но, всетаки, нельзя сказать, чтобы желѣзныя дороги уступили имъ поле своего дѣйствія. Что касается товаровъ, привезенныхъ на канавныхъ судахъ въ порты для дальнѣйшей отправки, то не бываетъ потери времени въ перегрузкѣ съ плашкоута на корабль, лишь бы только прибыло и было готово для нагрузки судно, для котораго предназначены товары. Если же является надобность въ принятіи товаровъ, привезенныхъ на кораблѣ, то канавныя перевозочныя предпріятія устраиваются такимъ образомъ, что ихъ суда пристаютъ лишь тогда, когда судно готово выгрузить товары, которые имъ предназначены; только въ случаяхъ принятія небольшихъ количествъ груза, съ различныхъ судовъ, извѣстная потеря времени неизбѣжна.

Перегрузка между желѣзной дорогой и судоходнымъ путемъ производится, обыкновенно, или съ помощью крановъ, или съ помощью людей; трудно указать издержки по перегрузкѣ для различныхъ родовъ товаровъ, по причинѣ большого разнообразія въ способахъ таковой перегрузки. Предметы, наиболѣе способные повреждаться во время перегрузки, суть: стекло, фарфоръ, фаянсъ и уголь.

Перейдемъ къ морской конкурренціи. Нѣтъ вовсе дорогъ, которыхъ она не касалась-бы, такъ какъ между всѣми портами товары перевозятся каботажемъ. Напримѣръ, каменный уголь и другіе продукты перевозятся такимъ способомъ изъ южнаго Валлиса въ Ливерпуль и Лондонъ, а также изъ сѣверныхъ портовъ въ Лондонъ; товары идутъ также изъ Лондона въ Гулль и черезъ Гулль въ города Ланкашира и Іоркшира, слѣдуя вдоль восточнаго берега, или изъ Лондона въ Ливерпуль, Манчестеръ и въ города Ланкашира, Чешира и Іоркшира вдоль западнаго берега, а равно изъ Лондона, Ливерпуля, Манчестера, Кардиффа, Сванси, Бристоля и изъ другихъ многочисленныхъ портовъ къ портамъ Шотландіи. Вообще, вліяніе на желѣзныя дороги судоходныхъ путей, въ ихъ современномъ состояніи, какъ конкурентовъ и питательныхъ вѣтвей, менѣе велико, чѣмъ тридцать или сорокъ лѣтъ тому назадъ, исключая морского Манчестерскаго канала, о которомъ будетъ сказано ниже. Съ того времени, товарные тарифы желѣзныхъ дорогъ были вообще понижены, особенно на грузы, которые могли-бы идти воднымъ путемъ.

Въ настоящее время желѣзныя дороги предоставляютъ также большія облегченія для перевозки товаровъ, чѣмъ извѣстное число лѣтъ тому назадъ, когда конкурренція съ каналами была гораздо сильнѣе, чѣмъ теперь.

Если бы сѣть судоходныхъ путей была увеличена и улучшена и если

бы оборудованіе ихъ было лучше, чымъ въ настоящее время, то, вѣроятно, обстоятельство это могло бы повлечь за собой пониженіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ между пунктами, вызывающими усиленную перевозку, но это зависѣло-бы всецѣло отъ того размѣра, въ которомъ произошло бы вышеуказанное увеличеніе и улучшеніе судоходныхъ каналовъ.

Морской Манчестерскій каналъ.

Этотъ каналъ играетъ такую важную роль, что мы разсмотримъ отдѣльно его вліяніе на желѣзныя дороги. Морской Манчестерскій каналъ былъ оконченъ и открытъ 1-го января 1894 г.; онъ имѣетъ $35^1/_2$ миль (57 килом.) длины. Онъ проходитъ отъ Истама вдоль берега р. Мерсея въ Чеширѣ на разстояніи около 6 миль (9,5 килом.) отъ Ливерпуля и оканчивается въ Манчестерѣ.

Обыкновенные размѣры канала слѣдующіе: Ширина по дну, отъ Истама до Бартона (на протяженіи $30^1/_2$ миль или 49 килом.)—120 фут. (36,60 метра) и отъ Бартона до Манчестерскихъ гаваней (на протяженіи 5 миль или 8 килом.)—170 футъ (51,80 метра).

Ширина на уровнѣ воды значительно мѣняется, но, въ среднемъ она составляетъ 200 фут. (61 метръ) между Истамомъ и Бартономъ и 250 фут. (76,20 метра) между Бартономъ и гаванями. Глубина воды 28 футовъ (8,50 метра). Въ Манчестерѣ были построены обширныя гавани, набережныя и кладовыя для принятія самыхъ большихъ грузовыхъ судовъ.

Конкурренція, возникшая между этимъ каналомъ и желѣзными дорогами, имѣла слѣдствіемъ привлеченіе въ Манчестеръ на большихъ океанскихъ судахъ грузовъ, которые, за отсутствіемъ этого канала, были-бы выгружены въ Ливерпулѣ, Биркенхедѣ, Гарстонѣ и въ другихъ портахъ, что доставило-бы желѣзнымъ дорогамъ работу по перевозкѣ въ Манчестеръ и другіе пункты.

Морской каналъ находится также въ конкурренціи съ линіей „London and North Western“ и другими желѣзными дорогами, проходящими черезъ Голихэдъ, Флитвудъ, Гейшамъ, Ливерпуль и т. д., въ отношеніи перевозокъ, имѣющихъ мѣстомъ назначенія Ирландію, а мѣстомъ отправленія Манчестеръ и окрестныя области. Посредствомъ Манчестерскихъ гаваней каналъ снабжаетъ желѣзныя дороги грузами для внутреннихъ городовъ, но желѣзнодорожныя общества распогаютъ уже меньшимъ полезнымъ пробѣгомъ, чѣмъ до постройки канала. Размѣръ морскихъ фрахтовъ при выходѣ изъ Манчестерскихъ гаваней такой-же, такъ и для Ливерпуля, но въ случаѣ выгрузки въ этомъ послѣднемъ съ морскихъ грузовъ взимаются сборы портовые и муниципальные, которые прибавляются къ издержкамъ по перевозкѣ моремъ и по желѣзной дорогѣ; общество Манчестерскаго канала уменьшило свои сборы и др. повинности такимъ образомъ, чтобы при перегрузкѣ изъ Манчестерскихъ гаваней на желѣзныя дороги общая сумма расходовъ никогда не была больше, чѣмъ если-бы товары выгружались прямо въ Ливерпулѣ; чаще всего, въ первомъ случаѣ расходы меньше.

Во время составленія этого доклада, въ маѣ 1909 г., Королевская Комиссія о каналахъ и судоходныхъ путяхъ Великобританіи и Ирландіи производила изслѣдованіе по слѣдующимъ вопросамъ, изученіе которыхъ было ей поручено:

1) Настоящее положеніе и финансовое состояніе каналовъ и судоходныхъ путей.

2) Причины, которыя препятствовали исполненію улучшеній по частной инициативѣ; изслѣдованіе вопроса о возможности устраненія этихъ причинъ законодательнымъ путемъ.

3) Средства на производство такихъ улучшеній и такого развитія судоходныхъ каналовъ, какія представляются необходимыми для осуществленія прямого сообщенія водою между значительными коммерческими, промышленными или земледѣльческими центрами и между этими центрами и моремъ;

4) Увеличеніе выгодъ для торговли страны, дозволяющее разсчитывать на возмѣщеніе вѣроятныхъ расходовъ, и

5) Своевременность постройки или выкупа каналовъ правительственными установленіями или ихъ представителями и способы полученія или отчисленія въ запасъ суммы, необходимой на этотъ случай; система контроля и управленія этими спеціальными организаціями.

Названная Комиссія была образована въ мартѣ 1906 года.

Представители различныхъ промышленныхъ предпріятій, королевскаго и муниципальныхъ совѣтовъ и другія начальствующія лица излагали свои взгляды въ этой Комиссіи. Они чрезвычайно одобряли постройку четырехъ новыхъ большихъ каналовъ отъ центра къ морю, около Бирмингама, а именно: отъ устевъ рѣкъ Мерсея, Северна, Темзы и Гумбера. Но рекомендуя сооруженіе этихъ каналовъ, при всемъ различіи во взглядахъ этихъ лицъ по многимъ другимъ важнымъ вопросамъ, всѣ были согласны въ томъ, что безъ гарантіи государства, или королевскаго и муниципальныхъ совѣтовъ, нельзя было-бы разсчитывать на публику въ дѣлѣ созданія средствъ, необходимыхъ для упомянутыхъ сооруженій. Изъ преній видно, что большая часть участвовавшихъ въ нихъ лицъ хотѣли просто воспользоваться улучшенными судоходными путями, съ цѣлью добиться уменьшенія желѣзнодорожныхъ тарифовъ. Если построили бы упомянутые выше четыре канала, то мы увѣрены, что вложенный капиталъ не могъ бы быть достаточно возмѣщенъ.

Индійскія колоніальныя желѣзныя дороги.

Изъ девяти желѣзнодорожныхъ обществъ Индійской Имперіи всѣ въ большей или меньшей степени конкуррируютъ въ перевозкахъ съ рѣчнымъ или морскимъ судоходствомъ.

Общество „Southern Mahratta Railway“ соперничаетъ съ морской линіей изъ Мормуго въ Бомбей.

Общество „Oudh and Rohilkand Railway“ конкуррируетъ съ предпріятіемъ „India General Navigation and Railway Company, Limited“, и съ рѣками: Гангомъ, Сюрджоо и Гогрой.

Общество „North Western Railway“ (Lahore) встрѣчаетъ конкурренцію со стороны туземныхъ барокъ на Индѣ, особенно, между Мультаномъ и Суккуромъ и пунктами, расположенными на рѣкѣ между этими двумя городами, а также со стороны канала Тулели, который проходитъ около города Гайдерабада и направляется къ югу.

Общество „Madras and Southern Mahratta Railway“ (округъ Мадрасъ) конкуррируетъ съ внутренними каналами между Мадрасомъ и Коконадой.

Общество „East Indian Railway“ и сѣть „Eastern Bengal State Railway“, конкуррируютъ съ предпріятіями—„India General Navigation and Railway Company, Limited“ и „Rivers Steam Navigation Company, Limited“, пароходы котораго совершаютъ движеніе по Гангу и Благирати. Предпріятія „India General Navigation and Railway Company, Limited“ и „Rivers Steam Navigation Company, Limited“ состоятъ подъ контролемъ общества „Eastern Bengal State Railway“ въ томъ отношеніи, что совмѣстная ихъ дѣятельность обусловливается особымъ договоромъ, но желѣзная дорога не имѣетъ никакого контроля надъ внутренними распорядками судоходнаго общества.

Другіе судоходные пути не находятся подъ контролемъ желѣзнодорожныхъ обществъ.

Судоходные пути конкуррируютъ съ желѣзными дорогами въ перевозкахъ между Гоалюндо и Дибругаромъ (Ассамъ), Калькуттой, Дигахатомъ и Агоджайахатомъ на Гангѣ, Сюрджоо и Гогрѣ, между Азимгунджемъ и Буксаромъ на Гангѣ и Благирати между извѣстными станціями „Southern Mahratta Railway“ и Бомбеемъ, во всемъ округѣ отъ Мадраса до Коконады, на морской линіи изъ Мормуго въ Бомбей, на каналѣ Тюлели, который идетъ вдоль города Гайдерабада, направляясь къ югу, главнымъ образомъ, на двухъ его вѣтвяхъ, а именно: на Мирвѣ, которая идетъ вдоль Бадина и Назирвы, направляясь къ востоку по Тару и округу Паркару и на морской линіи изъ Мормуго въ Бомбей.

Владѣльцы судоходныхъ путей, за исключеніемъ тѣхъ изъ нихъ, которые принадлежатъ государству, исполняютъ обязанности и перевозочныхъ предпріятій и взимателей сборовъ.

Барки туземцевъ, по нашимъ свѣдѣніямъ, освобождены отъ всякихъ сборовъ.

За исключеніемъ меженняго времени, на судоходныхъ путяхъ поддерживается правильное и значительное движеніе.

Въ большей части случаевъ, желѣзныя дороги должны устанавливать свои тарифы такимъ образомъ, чтобы было возможно выдерживать конкурренцію водныхъ путей, и потому перевозка по судоходнымъ путямъ производится только въ тѣхъ случаяхъ, когда вопросъ времени не играетъ никакой роли въ доставкѣ груза.

На желѣзныхъ дорогахъ дѣйствуютъ тарифы на перевозку съ пріемкой и доставкой товара на мѣсто или безъ этихъ дополнительныхъ услугъ.

Тарифы желѣзныхъ дорогъ и фрахты на судоходныхъ путяхъ далеко не одинаковы.

Пароходныя общества устанавливаютъ произвольные фрахты и оцѣниваютъ перевозку въ зависимости отъ обстоятельствъ. Они не подчинены въ этомъ отношеніи никакому законному контролю, какъ желѣзныя дороги, которымъ правительство предписываетъ высшіе и низшіе предѣлы тарифовъ. Фрахты, взимаемые судоходными обществами, постоянно ниже желѣзнодорожныхъ тарифовъ.

Мѣстные судовщики, возвращаясь по сдачѣ груза обратно, вмѣсто того, чтобы уводить свои суда пустыми или ждать лучшихъ условій, берутъ съ собою грузъ за небольшую или ничтожную плату или даже за часть зерна, которое они перевозятъ, достаточную для прокормленія въ пути.

Въ большинствѣ случаевъ, судоходныя перевозочныя предпріятія входятъ

между собою въ соглашенія относительно классификаціи товаровъ и фрахтовъ; послѣдніе назначаются также по соглашенію товаровладѣльцевъ съ перевозочными предпріятіями.

Иногда фрахты устанавливаются съ рискомъ для перевозочнаго предпріятія; иногда же рискъ принимаетъ на себя товаровладѣлецъ; фрахты заключаютъ въ себѣ и плату за нагрузку и выгрузку, съ доставкой въ амбары въ назначенный срокъ.

По общему правилу, грузы, предназначенные для перевозки, водою, доставляются въ склады судоходныхъ обществъ и оттуда уже отправляются на судахъ.

Спеціальные или уменьшенные фрахты примѣняются судоходными обществами по отношенію къ массовымъ грузамъ, но, вообще, одни и тѣ же фрахты примѣняются къ различнымъ отправкамъ. Количества перевозимыхъ товаровъ измѣняются, смотря по роду судовъ, отъ 2 до 40 тоннъ на Индѣ, отъ $1^1/_2$ до 6 тоннъ на каналѣ Тюлели и до 1.000 тоннъ на пароходахъ, которые совершаютъ движеніе по Гангу и Благирати. Какъ двигательную силу, на судоходныхъ путяхъ употребляютъ паръ, парусъ, весла и багры.

Главные продукты, перевозку которыхъ судоходные пути оспариваютъ у желѣзныхъ дорогъ, суть: соль, бетелевый орѣхъ, пряности, сѣра, стекло, продукты земледѣлія и другіе предметы; во время муссоновъ, когда вода въ рѣкахъ поднимается, они перевозятъ въ большихъ количествахъ зерно и сѣмя.

Только въ нѣкоторыхъ мѣстахъ судоходныя общества имѣютъ кладовыя и краны: въ Калькуттѣ, Мормуго, Бомбеѣ и Аджодгахатѣ товары сохраняются въ одной изъ кладовыхъ „Oudh and Rohilkhand Railway“.

Нижеприводимая сравнительная таблица показываетъ время, необходимое для перевозки по желѣзной дорогѣ и на пароходѣ, въ межень и въ дождливое время года, изъ Говры до слѣдующихъ пунктовъ:

	Разстояніе.	По желѣзной дорогѣ.	На пароходѣ. Въ межень.	На пароходѣ. Въ дождливое время года.
Багальпура. .	265 миль (426 клм.)	3 дня.	Отъ 10 до 13 дней.	6 дней.
Дихахата. . .	344 „ (554 „)	4 „	„ 13 „ 15 „	8 „
Патма. . . .	332 „ (534 „)	4 „	„ 13 „ 15 „	8 „

Суда туземцевъ тратятъ отъ восьми до десяти дней, чтобы пройти путь между Мормуго и Бомбеемъ, пароходы—около двухъ дней, а по желѣзной дорогѣ требуется менѣе двухъ дней. Изъ Ассама въ Аджодгахатъ продолжительность хода водою составляетъ пятнадцать дней, изъ Калькутты—четырнадцать дней; по желѣзной дорогѣ считаютъ десять дней изъ Ассама въ Аджодгахатъ и четыре дня изъ Калькутты по тому же назначенію.

Средній вѣсъ отправокъ не можетъ быть опредѣленъ, потому что онъ значительно измѣняется.

Конкурренція между желѣзными дорогами и судоходными путями вообще усиливается, за нѣкоторыми лишь исключеніями, а именно: на р. Индѣ, особенно между Мультаномъ и Суккуромъ, и на другихъ судоходныхъ путяхъ, къ нему примыкающихъ, на которыхъ конкурренція въ теченіе многихъ лѣтъ неизмѣнно уменьшается.

На Гангѣ же, Сюрджоо и Готрѣ конкурренція увеличивается, по мѣрѣ того, какъ рѣчныя перевозочныя предпріятія строятъ больше и больше пароходовъ.

НаГангѣ и Благмпрати грузы перевозятся на плашкоутахъ, которые служатъ плавучими кладовыми.

Эти плашкоуты оставляются пароходами при различныхъ складахъ и остаются тамъ часто нѣсколько дней въ ожиданіи нагрузки. Нѣкоторые большіе пароходы перевозятъ грузы на нижнихъ палубахъ; въ этомъ случаѣ, они также должны останавливаться при складахъ, пока грузъ будетъ нагруженъ или сгруженъ.

Въ извѣстной мѣрѣ, судоходные пути служатъ подъѣздными путями къ желѣзнымъ дорогамъ для всякаго рода товаровъ, но особенно для зерна и сѣмени.

Желѣзныя дороги и каналы, обмѣнивающіеся между собою грузами, не составляютъ частей прямого маршрута, но, въ извѣстныхъ случаяхъ, когда заключены особыя соглашенія съ перевозчиками водою на предметъ соединенныхъ маршрутовъ, товары перевозятся прямымъ сообщеніемъ по условленному общему тарифу.

Перегрузка производится чаще всего съ помощью людей; краны устроены лишь въ нѣкоторыхъ рѣдкихъ пунктахъ; стоимость перегрузки зависитъ отъ разстоянія, на которомъ надо перевозить товаръ между судоходнымъ путемъ и желѣзной дорогой. Товары, способные повреждаться въ пути, суть слѣдующіе: чугунныя мельничныя колеса, чугунные бруски, вещи изъ литой бронзы, машины, стеклянная посуда, фарфоровая посуда, цементъ, цементныя мельничныя колеса, всѣ предметы въ жидкомъ состояніи, даже въ бочкахъ, художественная посуда и всякаго рода фаянсъ, глиняные предметы, чайныя зерна, бумажные, мраморные или гипсовые предметы, эссенціи въ оплетенныхъ бутыляхъ, билліардные столы, масло въ ящикахъ или бочкахъ и т. д.

Конкурренція морскихъ перевозокъ не вліяетъ въ ощутительной мѣрѣ на перевозку желѣзныхъ дорогъ.

Нынѣ существующіе судоходные пути только очень мало вредятъ доходности желѣзныхъ дорогъ, потому что, если водяные пути отняли у нихъ часть перевозки, то они также и привлекли на желѣзныя дороги перевозку, которой они иначе не имѣли бы.

Вообще, думаютъ, что если бы судоходные пути были значительно развиты и улучшены, то отъ желѣзныхъ дорогъ могла бы быть отвлечена болѣе значительная часть перевозки, чѣмъ теперь.

Желѣзныя дороги Новаго Южнаго Валлиса.

Условія, существующія въ Новомъ Южномъ Валлисѣ, нѣсколько ослабляютъ конкурренцію, оказываемую судоходными путями желѣзнымъ дорогамъ.

Рѣки имѣютъ большое протяженіе, но, вслѣдствіе періодическихъ засухъ и отсутствія горныхъ цѣпей, могущихъ питать водныя теченія, продолжительность навигаціи непостоянна. Главные районы, обслуживаемые конкуррирующими желѣзными дорогами, расположены на юго-западѣ и сѣверо-западѣ: это Гай (юго-западъ), въ 461 милѣ (742 килом.) и Буркъ (сѣверо-западъ), въ 509 миляхъ (819 килом.) отъ Сиднея по желѣзной дорогѣ.

Желѣзныя дороги Западной Австраліи.

Единственный судоходный путь западной Австраліи, это рѣка Сванъ (въ дѣйствительности рукавъ моря), протекающая между Фримантлемъ и Пертомъ, на разстояніи около 12 миль (19 килом.); судоходный путь принадлежитъ правительству и эксплоатируется подъ его контролемъ. Два пароходныхъ общества, уполномоченныя правительствомъ, производятъ перевозки, но никакого правильнаго движенія не установлено, потому что оно зависитъ всецѣло отъ состоянія пути; фрахты эластичны и измѣняются по обстоятельствамъ.

Кладовыя и краны устроены пароходными обществами въ Пертѣ. Время, необходимое для перевозки по рѣкѣ, измѣняется въ зависимости отъ состоянія пути, но съ точки зрѣнія выгодъ не выдерживаетъ сравненія съ желѣзной дорогой. Желѣзныя дороги не испытываютъ вовсе конкурренціи пароходныхъ обществъ. Если бы углубили Сванъ, то корабли привозили бы, вѣроятно, грузы прямо въ Пертъ, вмѣсто того, чтобы дѣлать перегрузку въ Фримантлѣ; но и это не повліяло бы чувствительно на тарифы желѣзныхъ дорогъ.

Желѣзныя дороги Тасманіи.

Въ Тасманіи не существуетъ судоходныхъ путей, принадлежащихъ частнымъ лицамъ или обществамъ, но страна изрѣзана большими рѣками. Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ, желѣзныя дороги идутъ вдоль береговъ рѣкъ и моря.

Конкурренція съ водяными путями проявляется въ двухъ видахъ.

Желѣзнодорожная линія, пересѣкающая островъ съ сѣвера на югъ, вынуждена конкуррировать съ водой на значительномъ протяженіи. Два главные порта соединены желѣзной дорогой (разстояніе 133 мили или 214 килом.), но, хотя путь моремъ гораздо длиннѣе, конкурренція даетъ себя чувствовать въ отношеніи тѣхъ товаровъ, которые не требуютъ скорой перевозки, и нужно бываетъ устанавливать особые тарифы, чтобы получить перевозку. Вездѣ, гдѣ проявляется соперничество съ судоходными путями, тарифы желѣзныхъ дорогъ установлены ниже обыкновенной километрической ставки.

Отъ Гобарта (столица) до Новаго Норфолька (26 миль или 42 километра), желѣзная дорога, сухопутный трактъ и рѣка идутъ параллельно, и между ними также проявляется сильная конкурренція относительно пассажировъ и товаровъ (главнымъ образомъ, фруктовъ). Желѣзная дорога, обладая большей скоростью движенія, перехватываетъ большую часть перевозокъ, но по пониженнымъ тарифамъ, приближающимся къ пароходнымъ. Для тюковъ и мелкихъ отправокъ товаровъ, въ желѣзнодорожные тарифы включаютъ доставку на мѣсто, но не пріемку на мѣстѣ.

Пароходныя общества не доставляютъ грузовъ дальше портовъ.

Желѣзныя дороги Наталя.

Въ Наталѣ не существуетъ судоходныхъ путей, оспаривающихъ перевозку у желѣзныхъ дорогъ.

Водяныя и желѣзнодорожныя сообщенія Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ.

Докладъ XI-му Международному желѣзнодорожному Конгрессу 1910 года въ Бернѣ *Вильяма Е. Гойта*, члена сѣверо-американскаго Общества гражданскихъ инженеровъ и спеціальнаго инженера О-ва „Нью-Іоркскихъ центральныхъ линій".

Переводъ *Л. Е. Лебедева.*

При собираніи свѣдѣній о конкурренціи желѣзныхъ дорогъ и судоходныхъ путей въ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатахъ, драгоцѣнное содѣйствіе было оказано со стороны г. Вейсенбруха, генеральнаго секретаря Постоянной Комиссіи Конгресса.

Въ началѣ марта 1908 г., благодаря его заботамъ, были разосланы вопросные листки служащимъ тѣхъ желѣзныхъ дорогъ, которыя, по предположенію докладчика, были наиболѣе заинтересованы въ вопросѣ о конкурренціи судоходныхъ путей, но до 1 октября того-же года было получено только десять отвѣтовъ.

Объ этомъ сообщено было г. Вейсенбруху, который въ началѣ ноября 1908 г. разослалъ высшимъ начальникамъ тѣхъ же желѣзныхъ дорогъ новые циркуляры, въ которыхъ настаивалъ, чтобы они немедленно занялись этимъ вопросомъ, и просилъ о скорѣйшемъ доставленіи отвѣтовъ, дабы работа по сводкѣ свѣдѣній не подверглась замедленію.

Послѣ этого предложенія, до іюля 1909 г. было получено только два новыхъ отвѣта.

Въ виду трудности получить отъ желѣзнодорожныхъ обществъ необходимыя данныя для составленія настоящаго доклада, докладчику пришлось прибѣгнуть къ личному изслѣдованію и, сверхъ того, воспользоваться свѣдѣніями, собранными статистическимъ учрежденіемъ (Census) Соединенныхъ Штатовъ и инженерами Штатовъ, а также сводами данныхъ, сдѣланными нѣкоторыми правительственными комиссіями и заключающими въ себѣ относящіеся къ этому вопросу свѣдѣнія.

Положеніе Соединенныхъ Штатовъ въ отношеніи желѣзныхъ дорогъ и судоходныхъ путей можетъ быть выражено вкратцѣ слѣдующимъ образомъ.

Общая длина желѣзныхъ дорогъ здѣсь достигаетъ около 232.000 миль (373.360 килом.).

Съ другой стороны, изъ общей длины 4.500 миль (7.242 килом.), каналовъ, устроенныхъ примитивнымъ образомъ, дѣйствительно эксплоатируется только 2.190 миль (3.525 килом.); 17 изъ этихъ каналовъ, общее протяженіе которыхъ не достигаетъ 200 миль (320 килом.), принадлежатъ правительству Соединенныхъ Штатовъ. Различные Штаты владѣютъ 12 каналами, общая длина которыхъ равняется 1.360 милямъ (2.188 килом.). Наконецъ, есть 16 частныхъ каналовъ, общая длина которыхъ равняется 632 милямъ (1.017 килом.).

2.444 мили (3.933 килом.) теперь совсѣмъ заброшенныхъ каналовъ потребовали расходовъ на постройку болѣе 80 милліоновъ долларовъ (400 милліоновъ франковъ).

Рѣки.

Въ Соединенныхъ Штатахъ насчитывается около 300 рѣкъ, служащихъ судоходными путями; общая длина ихъ судоходныхъ частей равняется 26.400 милямъ (42.485 килом.).

Длина рѣкъ, впадающихъ въ Атлантическій океанъ, равняются 5.300 милямъ (8.530 килом.); тѣ рѣки, которыя впадаютъ въ Мексиканскій заливъ, за исключеніемъ р. Миссисипи и ея притоковъ, имѣютъ приблизительно такую же судоходную длину.

Рѣка Миссисипи съ ея притоками достигаетъ общей длины около 13.900 миль (22.370 килом.).

Рѣки, которыя впадаютъ въ Тихій океанъ, имѣютъ 1.600 миль (2.575 килом.) длины; наконецъ, сѣверная Красная рѣка, которая течетъ на сѣверъ и входитъ въ Канаду, имѣетъ около 180 судоходныхъ миль (290 килом.).

Береговыя линіи.

Для каботажнаго плаванія въ Соединенныхъ Штатахъ служитъ береговая линія Атлантическаго океана, длиною болѣе 2.000 миль (3.220 килом.), и по Мексиканскому заливу, длиною около 1.900 миль (3.060 килом.). Берега Тихаго океана развертываются на длинѣ болѣе 1.800 миль (2.900 килом.). Общая длина береговой линіи равняется 5.700 милямъ (9.180 килом.).

Сверхъ того, имѣются важные судоходные пути, образуемые морскими рукавами, бухтами и проливами, съ извилистыми берегами, длиною болѣе 64.000 миль (103.000 килом.).

Можно указать на заливъ Мэнъ, проливъ Лонгъ-Эйландъ и бухты Делаваръ и Чэзапикъ на побережьи Атлантическаго океана и проливъ Puget на побережьи Тихаго океана.

Озера.

Слѣдуетъ отмѣтить большія озера, образующія неразрывную группу самыхъ обширныхъ и самыхъ важныхъ судоходныхъ путей во всемъ мірѣ.

Они имѣютъ въ Соединенныхъ Штатахъ береговую линію около 2.800 миль (4.510 килом.), а вмѣстѣ съ небольшими заливами—болѣе 4.300 миль (6.920 килом.).

Послѣ того, какъ указано здѣсь столь значительное протяженіе судоходныхъ путей въ Соединенныхъ Штатахъ, казалось бы, слѣдовало ожидать, что во всей странѣ они должны оказывать очень большое вліяніе на перевозки по желѣзнымъ дорогамъ. Однако, существуютъ извѣстныя естественныя препятствія и искусственныя условія, которыя значительно затрудняютъ водянымъ путямъ конкурренцію съ желѣзными дорогами.

Крупнѣйшія сѣверо-американскія рѣки текутъ не по направленію господствующаго тяготѣнія грузовъ черезъ континентъ, и изъ этого вытекаетъ тотъ ихъ недостатокъ, что между различными судоходными путями не суще-

ствуетъ надлежащаго соотношенія. Сверхъ того, указываютъ на полное отсутствіе организаціи въ общей системѣ перевозокъ водою.

Товары, идущіе въ прямомъ сообщеніи, составляютъ наибольшую часть перевозокъ въ странѣ, и желѣзныя дороги имѣютъ возможность обезпечить это движеніе, благодаря полной согласованности ихъ сѣти и въ высокой степени усовершенствованному подвижному ихъ составу.

Судоходные же пути, напротивъ, очень различаются между собою съ точки зрѣнія судоходныхъ свойствъ и лишены многихъ преимуществъ вслѣдствіе различія типовъ судовъ рѣчного флота. Къ сожалѣнію также, почти всѣ судоходные пути имѣютъ очень небольшую глубину и ширину фарватера, что заставляетъ совершать перевозки въ судахъ небольшой подъемной способности.

Другое серьезное ограниченіе происходитъ вслѣдствіе того, что многіе изъ болѣе важныхъ судоходныхъ путей закрываются для судоходства зимою въ теченіе около пяти мѣсяцевъ въ году.

Сверхъ того, русла сѣверо-американскихъ рѣкъ постоянно засоряются быстрымъ накопленіемъ ила, которое дѣлаетъ внутреннее судоходство чрезвычайно ненадежнымъ и непостояннымъ.

Наконецъ, во время засухи, судоходство подвержено продолжительнымъ періодамъ перерыва.

Вліяніе конкурренціи.

Опредѣляя вліяніе судоходныхъ путей на тарифы желѣзнодорожныхъ перевозокъ, можно констатировать тотъ фактъ, что существуетъ большое различіе между вліяніемъ конкурренціи каналовъ, рѣкъ, морскихъ рейсовъ и озеръ.

Каналы.—Прежде каналы имѣли больше значенія съ точки зрѣнія конкурренціи, чѣмъ теперь. Даже каналъ Эри, самый большой по протяженію въ Соединенныхъ Штатахъ, не имѣетъ, вѣроятно, нынѣ никакого вліянія на мѣстные или прямые тарифы.

Рѣки.—Рѣки, напротивъ, оказываютъ значительное вліяніе, измѣняющееся въ зависимости отъ ихъ судоходной длины, глубины и флота.

Слѣдуетъ отмѣтить, однако, что по общему правилу вліяніе ихъ отражается только на мѣстной перевозкѣ, исключая перевозокъ каменнаго угля и лѣса, о которыхъ будетъ сказано ниже.

Большія озера.—Находятъ, что на большихъ озерахъ вліяніе конкурренціи перевозокъ водою болѣе ощутительно, чѣмъ на каналахъ и рѣкахъ. Эта разница объясняется частью длиною пробѣга, большой глубиной воды и превосходнымъ оборудованіемъ портовъ, позволяющими употреблять суда большой вмѣстимости. По этой причинѣ, фрахты на перевозку по озерамъ очень ограничены и для извѣстныхъ категорій товаровъ существуютъ такіе низкіе фрахты, что желѣзныя дороги не могутъ конкуррировать съ судоходными линіями озеръ.

Въ виду создавшагося положенія, большія желѣзнодорожныя общества оказались вынужденными захватить въ свои руки распорядительную власть надъ рейсами судовъ, обслуживающихъ большія озера, чтобы ограничить, насколько возможно, конкурренцію, и усилія этихъ дорогъ были удачны въ этомъ

отношеніи для большей части товаровъ; исключеніе составляютъ: руда, каменный уголь и, въ извѣстной мѣрѣ, лѣсъ.

Важное значеніе конкурренціи большихъ озеръ становится очевиднымъ изъ серіи постановленій Высшей Палаты Соединенныхъ Штатовъ и Междуштатной Торговой Комиссіи, которыя разрѣшали желѣзнымъ дорогамъ между пунктами, находящимися въ сферѣ конкурренціи судоходныхъ путей, взимать менѣе высокіе тарифы, чѣмъ между тѣми пунктами, которые расположены внѣ сферы этой конкурренціи, несмотря на болѣе длинный пробѣгъ въ первомъ случаѣ.

Каботажное плаваніе.—Каботажное движеніе имѣетъ также большое значеніе. Существуютъ правильныя линіи пароходства между сѣверными и южными портами Атлантическаго океана, а равно имѣются прибрежныя паровыя суда, совершающія движеніе между промежуточными портами. Парусныя суда тоже перевозятъ значительное количество грузовъ. Наконецъ, существуютъ пароходы съ неправильными рейсами, которые до послѣдняго времени обезпечивали значительную долю каботажнаго движенія, но, кажется, ихъ дѣятельность уменьшается изъ года въ годъ.

Въ общемъ, однако, вѣсъ товаровъ, перевезенныхъ каботажнымъ флотомъ, очень значителенъ, и фрахты за перевозку товаровъ безъ упаковки, также какъ въ значительной мѣрѣ и фрахты за перевозку въ тюкахъ, настолько ниже тарифовъ желѣзныхъ дорогъ, что эти послѣднія не могутъ вступить въ конкурренцію съ судоходствомъ относительно большей части перевозокъ.

Въ виду такихъ обстоятельствъ, желѣзнодорожнымъ обществамъ удалось завладѣть управленіемъ извѣстнаго числа важныхъ каботажныхъ линій, и такимъ образомъ, желѣзныя дороги и водныя перевозочныя предпріятія слились въ перевозочныя общества, которыя устанавливаютъ общіе тарифы по желѣзной дорогѣ и по морю, что замѣтно уменьшаетъ вліяніе конкурренціи.

Статистическія данныя.

Если изслѣдовать эти данныя ближе, то можно будетъ, въ извѣстной мѣрѣ, опредѣлить, посредствомъ анализа статистическихъ свѣдѣній, причину настоящаго положенія перевозочныхъ предпріятій въ Соединенныхъ Штатахъ.

Въ 1889 г. сѣверо-американскія желѣзныя дороги перевезли 429.467.737 тоннъ (389.606.818 метрич. тоннъ) товаровъ. Въ теченіе того же года, количество товаровъ, перевезенныхъ водою на американскихъ рѣчныхъ судахъ, по свѣдѣніямъ, издаваемымъ статистическимъ учрежденіемъ Соединенныхъ Штатовъ, достигало 130 милліоновъ тоннъ (118 милліоновъ метрическихъ тоннъ), не считая перевозки изъ портовъ и перевозки въ плотахъ. Въ 1906 г. желѣзныя дороги перевезли 1.610.099.829 тоннъ (1.460.658.896 метрич. тоннъ), тогда какъ статистическія данныя о перевозкахъ водою въ томъ же году показываютъ общій итогъ въ 177.519.758 тоннъ (161.043.316 метр. тоннъ).

Болѣе 42% вышеупомянутаго количества перевезенныхъ водою товаровъ обращается на большихъ озерахъ и около 37% на побережьи и рѣкахъ Атлантическаго океана и Мексиканскаго залива.

Это количество товаровъ состоитъ болѣе, чѣмъ на половину, изъ

каменнаго угля, желѣзной руды и другихъ сырыхъ ископаемыхъ веществъ. Лѣсъ и съѣстные припасы для флота занимаютъ второе мѣсто, по значительности количества. На третьемъ мѣстѣ находятся стальные рельсы, чугунъ не въ дѣлѣ, керосинъ, цементъ, кирпичъ, известь и т. д.

Затѣмъ, идетъ группа продуктовъ земледѣлія, заключающая въ себѣ зерно, муку, плоды, овощи, хлопокъ и табакъ, являющіеся съ точки зрѣнія цѣнности, самыми важными изъ перевезенныхъ водою товаровъ.

Четыре группы, о которыхъ только что было упомянуто, составляютъ 80% перевозки на американскихъ рѣчныхъ судахъ. Остающіеся 20% приходятся на тюки и различные товары, которые являются важнымъ факторомъ въ каботажной перевозкѣ на Атлантическомъ океанѣ и Мексиканскомъ заливѣ.

Сравнивая вышеприведенную классификацію водяныхъ грузовъ съ классификаціей товаровъ, перевезенныхъ по желѣзнымъ дорогамъ въ 1906 г., можно констатировать, что соотношенія между послѣдними будутъ почти тѣ же, что и между первыми.

Большія озера.

Въ 1889 г. перевозка на внутреннихъ озерахъ достигла 25.267.000 тоннъ (22.921.850 метрич. тоннъ). Въ 1907 г. она превысила 80 милліоновъ тоннъ (72,5 милліоновъ метрич. тоннъ).

Три четверти общей перевозки на озерахъ производится по направленію къ востоку и югу.

Желѣзная руда и каменный уголь составляютъ большую часть перевезенныхъ на озерахъ товаровъ. Въ 1907 г. на озерахъ перевезено 45 милліоновъ тоннъ (40,8 милліоновъ метрич. тоннъ) желѣзной руды и болѣе 21 милліона тоннъ (19 милл. метрич. тоннъ) каменнаго угля; этотъ послѣдній грузъ направляется къ западу и составляетъ около четверти всей перевозки внутреннихъ озеръ.

Въ 1907 г. перевозка зерна на озерахъ достигала только 150 милл. бушелей (45.371.600 гектолитровъ), а перевозка муки—1.300.000 тоннъ (1.179.340 метрич. тоннъ).

Эти цифры указываютъ на большое уменьшеніе этой перевозки въ послѣднее время, въ зависимости отъ торговаго кризиса по экспорту.

Интересно отмѣтить, что только 5% перевезенныхъ по озерамъ товаровъ было доставлено до мѣста своего назначенія водою, по выходѣ изъ озеръ.

Рѣки и каналы.

До 1855 г. количество перевезенныхъ грузовъ по каналамъ въ Штатѣ Нью-Іоркъ превышало удвоенное количество товаровъ, перевезенныхъ по желѣзнымъ дорогамъ, обслуживающимъ этотъ Штатъ. Въ 1872 г. оно составляло только треть, а въ настоящее время количество это не достигаетъ 3% того количества, которое перевозится сосѣдними желѣзными дорогами.

Въ 1880 г. общая перевозка по государственнымъ и частнымъ каналамъ Соединенныхъ Штатовъ доходила до 16 милліоновъ тоннъ (14.515.000 метрич. тоннъ). Въ 1906 г. она упала почти до 6.600.000 тоннъ (5.987.000 метрич. тоннъ).

Одинъ изъ замѣчательныхъ примѣровъ сокращенія перевозки водою представляетъ бассейнъ Миссисипи. который заключаетъ въ себѣ, кромѣ Миссисипи. Огіо, Миссури, Иллинуа, Уахита, Красной рѣки и Язоо, со всѣми ихъ притоками,—извѣстное число еще другихъ рѣкъ меньшей важности.

Каналы Штатовъ Иллинуа и Огіо также принадлежатъ къ этому бассейну, который прежде отличался очень значительной перевозкой.

Въ статистическихъ свѣдѣніяхъ можно найти указаніе на уменьшеніе количества товаровъ, перевезенныхъ по рѣкамъ въ Сенъ-Люи, который является центральнымъ пунктомъ, гдѣ сходятся грузы съ верхняго Миссисипи и въ извѣстной мѣрѣ также и съ его нижняго теченія.

Въ 1890 г. въ Сенъ-Люи отправки на пароходахъ и плашкоутахъ доходили до 601.860 тоннъ (546.000. метрич. тоннъ). Въ 1903 г. онѣ упали до 212.207 тоннъ (192.511 метрич. тоннъ) и въ 1904 г.—до 82.565 тоннъ (74.902 метрич. тоннъ). Въ слѣдующемъ году произошло новое пониженіе до 80.575 тоннъ (73.096 метрич. тоннъ) и лишь въ въ 1906 г. отправки поднялись до 89.185 тоннъ (80.907 метрич. тоннъ).

Отправки по желѣзной дорогѣ въ этомъ пунктѣ, напротивъ, возросли съ 5 милліоновъ тоннъ (4.535.930 метрич. тоннъ) въ 1890 г. до 17 милл. тоннъ (15.422.150 метрич. тоннъ) въ 1906 г.

Огіо и его притоки.

Въ настоящее время это самый важный бассейнъ въ странѣ съ точки зрѣнія значительности перевозокъ.

Въ 1894 г. общее движеніе товаровъ равнялось 7.795.500 тоннамъ (7.071.963 метрич. тоннамъ).

Шесть лѣтъ спустя оно составляло уже 14.054.320 тоннъ (12.749.873 метрич. тоннъ).

Въ 1904 г. грузооборотъ на Огіо упалъ до 10.142.550 тоннъ (9.201.172 метрич. тоннъ), но въ 1905 г. онъ опять поднялся до 13.163.656 тоннъ (11.941.875 метрич. тоннъ). чтобы снова понизиться въ 1906 г. до 11.427.784 тонны (10.367.118 метрич. тоннъ).

Каменный уголь, идущій изъ округа Питтсбурга и изъ обширныхъ каменноугольныхъ бассейновъ западной Виргиніи, составляетъ огромную часть перевозки, совершаемой по упомянутымъ судоходнымъ путямъ.

Благодаря этому продукту, перевозка на Огіо и его притокахъ столь значительна въ настоящее время и здѣсь не было замѣтнаго уменьшенія общаго количества перевезенныхъ товаровъ, какъ на другихъ водныхъ путяхъ Соединенныхъ Штатовъ.

Рѣчной флотъ.

Что касается рѣчного флота, обслуживающаго судоходные пути Соединенныхъ Штатовъ, то имѣются слѣдующія статистическія данныя по этому предмету. Отчетъ комиссара судоходства за 1870 г. показывалъ 3.524 парохода, 17.534 парусныхъ судна, 1.530 плашкоутовъ и 6.410 канавныхъ судовъ.

Въ 1907 г. было зарегистрировано 10.050 пароходовъ, 10.866 парус-

ныхъ судовъ и 3.264 плашкоута. Болѣе половины зарегистрированныхъ въ настоящее время пароходовъ имѣютъ вмѣстимость отъ 1.000 тоннъ до 5.000 тоннъ (отъ 900 до 4.500 метрич. тоннъ); четверть количества товаровъ, перевезенныхъ на пароходахъ, доставлена судами, вмѣстимостью болѣе 5.000 метрич. тоннъ. Подъемная способность около двухъ третей парусныхъ судовъ колеблется отъ 500 до 2.500 тоннъ (отъ 450 до 2.250 метрич. тоннъ). Въ каботажномъ плаваніи и на большихъ озерахъ размѣры судовъ очень увеличились въ послѣдніе годы. На рѣкахъ количество товаровъ, перевезенныхъ на пароходахъ, значительно уменьшилось, между тѣмъ какъ на большихъ озерахъ почти исчезли парусныя суда. Въ каботажномъ плаваніи парусныхъ судовъ меньше, чѣмъ было прежде, но ихъ размѣры увеличились.

На западныхъ рѣкахъ большія паровыя суда большею частью прекратили существованіе; зато увеличилось число маленькихъ газолиновыхъ судовъ и буксируемыхъ плашкоутовъ.

Рѣчной флотъ на каналахъ быстро уменьшается числомъ, какъ и количество перевезенныхъ товаровъ. Оффиціальные отчеты за 1889 г. показывали 5.544 судна на каналахъ Соединенныхъ Штатовъ, съ количествомъ перевезенныхъ товаровъ въ 808.058 тоннъ (733.058 метрич. тоннъ). Въ 1907 г. показано 731 судно, съ количествомъ перевезенныхъ товаровъ каждымъ около 135 тоннъ (122 метрич. тонны).

На каналѣ Эри, въ настоящее время, по свѣдѣніямъ «Бюро Корпорацій», менѣе 450 судовъ, предназначенныхъ для перевозки грузовъ.

Свѣдѣнія Census показываютъ, что число моторныхъ судовъ въ Соединенныхъ Штатахъ съ 3.603 въ 1889 г. увеличилось до 9.927 въ 1906 г. Но три четверти изъ нихъ состояли изъ газолиновыхъ лодокъ. Увеличеніе количества перевезенныхъ товаровъ въ теченіе этого періода было еще болѣе значительнымъ: увеличеніе это составляло 137%, такъ какъ количество перевезенныхъ товаровъ съ 1.710.000 тоннъ (1.551.300 метрич. тоннъ) въ 1889 г. возросло до 4.059.000 тоннъ (3.682.260 метрич. тоннъ) въ 1906 г.

Между судами большой вмѣстимости мы находимъ пароходъ «Creole», назначенный для каботажнаго плаванія по Атлантическому океану. Онъ былъ выстроенъ въ 1907 г. длиною 407 футовъ (124,05 метра), шириною 53 фута (16,15 метра), высотою 27 футовъ (7,92 метра) и имѣетъ 6.387 регистровыхъ тоннъ (5.794 метрич. тонны). Машина принадлежитъ къ типу машинъ съ турбинами.

Въ каботажномъ движеніи на Тихомъ океанѣ находимъ пароходъ «Президентъ» («le Président»), длиною 417 футовъ, (127,10 метра), шириною $14^1/_2$ фута (13,56 метра), высотою 29 футовъ (8,84 метра), вмѣстимостью въ 5.500 тоннъ (4.990 метрич. тоннъ). Онъ можетъ перевезти болѣе 400 пассажировъ, кромѣ своего груза. Машины могутъ развивать 5.000 лошадиныхъ силъ.

На большихъ озерахъ совершаютъ правильное движеніе товарныя и пассажирскія суда, длиною 400 футовъ (121,92 метра) и шириною 97 футовъ (29,57 метра).

Одинъ изъ самыхъ большихъ пароходовъ «Thomas F. Cole», построенный въ 1907 г., назначенъ для перевозки товаровъ розсыпью. Онъ имѣетъ 605 футовъ (184,40 метровъ) длины, 58 футовъ (17,68 метра) ширины и 32 фута (9,75 метра) высоты, съ регистровой вмѣстимостью въ 7.268

тонн (6.593 метрич. тонны) и поднимающій въ дѣйствительности до 12.000 тонн (10.890 метрич. тонн) желѣзной руды.

Очевидно, что издержки на перевозку вообще уменьшаются по мѣрѣ того, какъ размѣры плавающихъ судовъ увеличиваются.

Почти на всѣхъ рѣкахъ и каналахъ Штатовъ употребленіе судовъ съ малой осадкой вызвано небольшой глубиной фарватера и извилистымъ русломъ, а, слѣдовательно, эксплоатація не можетъ быть экономической.

Выше уже было упомянуто о большихъ различіяхъ, которыя существуютъ между судоходными свойствами внутреннихъ водныхъ путей Штатовъ и которыя требуютъ соотвѣтственныхъ различій и въ типахъ судовъ плавающаго флота. Изъ этого слѣдуетъ, что одно и то же судно не можетъ быть употреблено для прямыхъ перевозокъ по воднымъ путямъ и что нужно прибѣгать къ перегрузкамъ, которыя значительно увеличиваютъ издержки на перевозку. Почти всегда также необходимо бываетъ перегружать товары съ судна въ вагонъ и наоборотъ, такъ какъ большая часть отправокъ предназначается въ пункты, удаленные отъ судоходныхъ путей, или производится изъ пунктовъ такого же рода. Ниже приводится извлеченіе изъ отчета комиссара судоходныхъ перевозочныхъ обществъ въ Соединенныхъ Штатахъ, помѣченное іюлемъ 1909 г.:

«Нѣтъ основаній предвидѣть, чтобы, посредствомъ цѣлесоотвѣтственныхъ затратъ на внутреннихъ судоходныхъ путяхъ Штатовъ, удалось вполнѣ устранить вышеозначенныя затрудненія.

„Перевозки водою въ Соединенныхъ Штатахъ не могутъ быть приведены къ такой степени однообразія, въ какой онѣ производятся на желѣзныхъ дорогахъ, такъ какъ имѣется небольшое число судовъ, могущихъ обслуживать всѣ категоріи судоходныхъ путей.

„Перевозка, совершаемая по водѣ, будетъ производиться большею частью на судахъ, приноровленныхъ къ отдѣльнымъ категоріямъ судоходныхъ путей и къ спеціальной доставкѣ по этимъ судоходнымъ путямъ. Прямое сообщеніе, устанавливаемое изъ одного судоходнаго пути въ другой, всегда даетъ поводъ къ перегрузкѣ. Часто перегрузка становится необходимой даже тогда, когда, просто, пробѣгъ очень длиненъ. Сверхъ того, отправки, имѣющія пунктами назначенія или отправленія многочисленныя мѣстечки, не расположенныя на судоходномъ пути, должны производиться, по крайней мѣрѣ, на части разстоянія, по желѣзной дорогѣ, и такимъ образомъ, перегрузка становится необходимой и тогда, когда перевозка производится только частью по водѣ“.

Медленность водной перевозки.

Во многихъ случаяхъ, время, необходимое для перевозки по внутреннимъ судоходнымъ путямъ, такъ продолжительно, что не можетъ быть и рѣчи о конкурренціи съ желѣзными дорогами.

Сверхъ того, водяная доставка неправильна и ненадежна. Засоренія каналовъ происходятъ часто, и тогда перевозка прекращается на нѣсколько недѣль подрядъ.

Пристани.

Другое неудобство перевозки водою, сравнительно съ перевозкою по желѣзной дорогѣ, заключается въ затруднительности сооруженія надлежащихъ

гаваней, по причинѣ значительныхъ колебаній уровня воды, которыми всегда сопровождаются половодья и засухи.

Морское страхованіе.

Важнымъ факторомъ въ установленіи размѣровъ расхода на перевозку водою является стоимость страхованія.

Желѣзнодорожныя общества вынуждены принимать на свой рискъ порчу товаровъ въ пути; этотъ рискъ составляетъ часть ихъ расходнаго бюджета по эксплоатаціи. Водныя же перевозочныя предпріятія, напротивъ, обязаны чаще всего страховать товары въ спеціальныхъ обществахъ, и эти расходы, несомѣнно, присоединяются къ фрахту. Поэтому, отправители принуждены принимать во вниманіе этотъ фактъ, когда дѣло идетъ о томъ, чтобы отдать себѣ отчетъ объ относительной выгодности перевозокъ водою и по желѣзной дорогѣ. Въ нѣкоторыхъ случаяхъ, отправитель страхуетъ самъ перевозимые имъ товары. Наконецъ, бываетъ, хотя и очень рѣдко, что товароотправитель совсѣмъ освобождается отъ страхованія. На Миссисипи, отъ Вирсбурга до Новаго Орлеана, фрахтъ на хлопокъ составляетъ 75 центовъ (3,75 франка) за тюкъ, и въ томъ числѣ страховая плата не больше 20 центовъ (1 франкъ) за тюкъ, такъ что она составляетъ около трети фрахта.

На Красной рѣкѣ страхованіе составляетъ 0,9% цѣнности перевезенныхъ товаровъ, а на судоходныхъ путяхъ Виргиніи и Мэрилэнда страховая премія достигаетъ 3,1% общаго дохода страховыхъ обществъ.

Нетрудно убѣдиться, что эти высокіе размѣры страхованія, значительно, впрочемъ, измѣняющіеся въ различныхъ областяхъ, причиняютъ большой ущербъ воднымъ перевозочнымъ предпріятіямъ.

Правительственный контроль.

Вообще, считаютъ, что систематическое и строгое инспектированіе судовъ правительствомъ, суровыя требованія относительно постройки, которыя оно предписываетъ, характеръ эксплоатаціи и содержанія судовъ—невыгодно вліяютъ на перевозку водою, хотя, очевидно, контроль правительства надъ желѣзными дорогами Соединенныхъ Штатовъ тоже усиливается съ каждымъ годомъ.

Въ заключеніе слѣдуетъ сказать, что, если принять во вниманіе всѣ существующіе недостатки судоходныхъ путей Соединенныхъ Штатовъ, покажется неудивительнымъ, что ихъ конкурренція слабо отражается на желѣзныхъ дорогахъ и что они служатъ просто подъѣздными путями къ желѣзнымъ дорогамъ.

Отъ времени до времени дѣлаются попытки, чтобы заставить судоходные пути, съ помощью правительства, играть активную роль въ системѣ перевозокъ въ Штатахъ, и на каждомъ засѣданіи національнаго конгресса ассигнуются кредиты, обыкновенно, очень щедро, для улучшенія водныхъ путей и портовъ. До 1907 г. общая сумма кредитовъ для улучшенія только рѣкъ превысила 230 милліоновъ долларовъ (1.250 милліоновъ франковъ).

Были также назначаемы правительственныя комиссіи для изслѣдованія вопросовъ объ улучшеніи и сооруженіи судоходныхъ путей. Въ настоящее

время въ Соединенныхъ Штатахъ, какъ и въ Европѣ, общество тоже много занимается этимъ вопросомъ.

Однако, очевидно, что если пожелаютъ принять въ этомъ отношеніи дѣйствительныя мѣры, то нужно будетъ выработать полный планъ, который вызоветъ, несомнѣнно, огромныя затраты, и придется спросить себя, оправдаютъ ли полученные результаты, какія бы средства ни были употреблены, расходы такого предпріятія?

Въ настоящее время Штатъ Нью-Іоркъ углубляетъ каналъ Эри на 12 футовъ (3,65 метра); расходъ исчисленъ болѣе, чѣмъ въ 100 милліоновъ долларовъ (500 милліоновъ франковъ). Недавній приговоръ судебной палаты относительно отвѣтственности за поврежденія, причиненныя этой постройкой, увеличитъ окончательный расходъ еще выше означенной цифры.

До 1909 г. стоимость прежняго канала Эри, имѣющаго длину 352 мили (566,5 килом.), достигала почти 57.600.000 долларовъ (288 милліоновъ франковъ); такова стоимость судоходнаго пути, по которому перевозится менѣе 3% всего количества товаровъ, перехваченныхъ теперь конкуррирующими желѣзными дорогами.

По окончаніи работъ по углубленію, жители Штата должны будутъ выдержать дополнительное бремя расходовъ, которые, вѣроятно, будутъ равняться, по крайней мѣрѣ, 125 милліонамъ долларовъ (625 милліоновъ франковъ), и это, несмотря на то, что тарифы на зерно на линіяхъ параллельныхъ желѣзныхъ дорогъ не достигаютъ 0,004 доллара съ тонны-мили (1,37 сантимовъ съ тонны-километра).

4½ % отъ этой общей суммы на постройку составляетъ 8.217.000 долларовъ (41.085.000 франковъ) въ годъ, не считая издержекъ по содержанію и эксплоатаціи. Въ теченіе десяти лѣтъ, предшествующихъ 1908 году, среднее грузовое движеніе на всемъ каналѣ равнялось только 2.242.648 тоннамъ (2.034.497 метрич. тоннамъ) въ годъ. Оффиціальные отчеты не даютъ длины пробѣга, но допуская при этомъ очень смѣлую гипотезу, состоящую въ принятіи для канала такого же количества перевезенныхъ товаровъ, какъ и на желѣзныхъ дорогахъ и прилегающихъ канализованныхъ рѣкахъ, можно сразу догадаться, какой чрезвычайно тяжелый сборъ нужно было бы прибавить къ практикуемымъ фрахтамъ на перевозку, основаннымъ на издержкахъ эксплоатаціи и содержанія, чтобы дать каналу возможность окупить самого себя.

Водяныя и желѣзнодорожныя сообщенія всѣхъ странъ, кромѣ Великобританіи и Америки.

Докладъ VIII Международному Желѣзнодорожному Конгрессу въ Бернѣ 1910 года, *К. Кольсона*, главнаго инспектора путей сообщенія Франціи, и *Л. Марліо*, французскаго инженера путей сообщенія.

Предметъ и планъ доклада.

Ставя на очередь вопросъ о „вліяніи водяныхъ сообщеній, какъ подъѣздныхъ путей и какъ конкуррирующихъ магистралей, на перевозку по желѣзнымъ дорогамъ", Конгрессъ, несомнѣнно, не имѣлъ въ виду снова возбуждать теоретическій и отвлеченный споръ, столь часто возникавшій, о конкурренціи желѣзныхъ дорогъ съ судоходными путями. Намъ казалось, что интересъ настоящаго изслѣдованія заключался въ томъ, чтобы показать, съ помощью непосредственнаго изученія фактовъ, каковы на практикѣ результаты конкурренціи или сотрудничества обоихъ способовъ перевозки и какіе элементы вліяютъ на распредѣленіе грузовъ между ними.

Наше изслѣдованіе должно было касаться всѣхъ странъ, исключая Британскихъ острововъ и Соединенныхъ Штатовъ. Мы послали вопросные листки во всѣ управленія желѣзныхъ дорогъ, которыя могли, по нашимъ свѣдѣніямъ, имѣть серьезныя отношенія къ судоходнымъ путямъ.

Нами было получено большое число интересныхъ отвѣтовъ. Особенно необходимо отмѣтить замѣчательную и значительную работу, доставленную Восточнымъ французскимъ обществомъ, а также отвѣты Сѣвернаго, Западнаго и Орлеанскаго обществъ во Франціи, желѣзнодорожныхъ обществъ Эльзасъ-Лотарингіи и Баварскаго, Баденскаго, Австрійскаго и Венгерскаго государствъ. Только одинъ отвѣтъ не былъ намъ доставленъ, это — отвѣтъ управленія желѣзныхъ дорогъ Прусскаго королевства, которое заявило, что сожалѣетъ о томъ, что должно отказаться отвѣтить на XIII вопросъ программы Конгресса. Пришлось замѣнить, насколько возможно полнѣе, тѣ документы, которыхъ намъ не доставили, другими источниками.

Руководствуясь полученными отвѣтами и дополнительными данными, которыя намъ были доставлены управленіями желѣзныхъ дорогъ, а также свѣдѣніями, которыя мы могли собрать непосредственно сами, попытаемся представить докладъ по данному вопросу. Самая важная часть этого доклада будетъ состоять въ изслѣдованіи различныхъ элементовъ, вліяющихъ на распредѣленіе перевозки между обоими родами путей сообщенія. Изъ этихъ элементовъ главными представляются: стоимость перевозокъ, сумма накладныхъ расходовъ, длина и продолжительность пробѣга, родъ и стоимость товара, характеръ и привычки покупателей, расположеніе мѣстъ отправленія и назначенія и направленіе импорта и экспорта.

Эти элементы въ совокупности стремятся создать нормальное состояніе равновѣсія, которое нарушается иногда другими факторами, напримѣръ, временнымъ вліяніемъ колебаній въ промышленной дѣятельности.

Согласно положенію, создаваемому этими различными факторами, управленія желѣзныхъ дорогъ вынуждены разсматривать судоходство, то какъ союзника, то какъ конкуррента, и различіе ихъ взглядовъ въ этомъ отношеніи реагируетъ, въ свою очередь, само на условія перевозки.

Но чтобы хорошо понять собранные факты въ различныхъ странахъ, необходимо знать сначала, каковъ въ каждой изъ нихъ административный и финансовый режимъ желѣзныхъ дорогъ и судоходныхъ путей и, съ другой стороны, каковы существенныя свойства этихъ послѣднихъ съ технической и экономической точекъ зрѣнія.

Итакъ, мы сдѣлаемъ бѣглый обзоръ фактовъ, разсматривая послѣдовательно главныя страны: Россію, Германію, Австрію, Венгрію, Францію, Бельгію, Нидерланды. Мы прибавимъ сюда нѣсколько статистическихъ данныхъ, которыя позволятъ намъ составить себѣ понятіе объ очень непостоянномъ значеніи водяного транспорта по отношенію къ желѣзнодорожному, въ зависимости отъ мѣстностей.

Это предварительное географическое обозрѣніе облегчитъ намъ составленіе методическаго доклада о другихъ сторонахъ вопроса. Мы разсмотримъ роль различныхъ вышеперечисленныхъ элементовъ, затѣмъ, сдѣлаемъ сравнительное изслѣдованіе себѣстоимости перевозокъ по обоимъ родамъ путей сообщенія, совершаемыхъ въ насколько возможно аналогичныхъ условіяхъ.

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ.

Соотношеніе желѣзныхъ дорогъ и судоходныхъ путей въ различныхъ странахъ.

Россія.

I. Длина.—Географическое положеніе.—Расходы на сооруженіе.

А.—Желѣзныя дороги.

Длина желѣзныхъ дорогъ въ Европейской Россіи равнялась въ 1905 г. 49.000 километровъ, стоившихъ $9^1/_2$ милліардовъ или 193.000 франковъ на 1 километръ.

Эта небольшая стоимость обязана низкой цѣнѣ земель, мало возвышающемуся рельефу большей части территоріи и широкому примѣненію плоскихъ переѣздовъ черезъ сухопутные и водяные тракты. Несмотря на свою обширность, сѣть русскихъ желѣзныхъ дорогъ представляетъ собою еще очень крупныя петли, по причинѣ громадности пространства, которое приходится обслуживать; при этомъ благоразумно уклонились отъ того, чтобы прислонять желѣзныя дороги къ большимъ рѣкамъ, предоставляющимъ судоходству достаточныя удобства, чтобы обслуживать перевозку по нимъ, каковы—Волга и Нижній Днѣпръ.

В.—Судоходные пути.

Внутреннее судоходство въ Россіи представляетъ совершенно особенныя свойства.

Судоходству здѣсь очень благопріятствуетъ слабый наклонъ рѣкъ. Центральная часть Россіи, являющаяся ихъ высшей точкой, въ дѣйствительности имѣетъ только 300 метровъ высоты.

Наоборотъ, препятствіемъ судоходству служатъ:

1) недостаточная связь съ морскимъ судоходствомъ, потому что рѣки примыкаютъ къ закрытымъ морямъ.

2) очень большая продолжительность періода замерзанія, которое дѣлаетъ рѣки непригодными къ плаванію въ теченіе пяти мѣсяцевъ въ году.

Имѣется мало соединительныхъ системъ между различными бассейнами. Однако, съ цѣлью избѣжать при перевалѣ изъ одного бассейна въ другой издержекъ по гужевой перевозкѣ на большомъ разстояніи или даже волокомъ, который еще не совсѣмъ исчезъ, устроили, до сооруженія желѣзныхъ дорогъ, судоходныя системы, употребляя съ пользою притоки рѣкъ и озеръ и соединяя ихъ участками каналовъ.

Двѣ системы были начаты постройкой между Дономъ и Волгой и остались неоконченными. Существуютъ двѣ системы—Екатериненская и Герцога Виртембергскаго между Волгой и Бѣлымъ моремъ, но первая заброшена.

Наконецъ, Волга и Нева соединены Вышневолоцкой, Тихвинской и Маріинской системами; одна только послѣдняя имѣетъ значеніе, потому что она одна обслуживаетъ перевозку между Волгой и Петербургомъ.

Длина судоходныхъ путей Европейской Россіи (исключая Финляндіи) достигаетъ 57.000 километровъ, изъ которыхъ едва наберется 2.000 килом. искусственныхъ путей.

Главная русская рѣка Волга судоходна на протяженіи 3.300 километровъ, не считая двухъ ея главныхъ притоковъ—Оки и Камы, изъ которыхъ первая судоходна на протяженіи 1.300 и вторая на протяженіи 1.200 километровъ. Значительное судоходство на Волгѣ производится на 2.650 километрахъ, отдѣляющихъ Рыбинскъ отъ Астрахани. Уклонъ рѣки, смотря по участкамъ, составляетъ отъ 2 до 6 сантиметровъ на километръ. Расходъ воды во время мелководья, по мѣрѣ приближенія къ устью, увеличивается отъ 300 до 3.300 кубическихъ метровъ въ секунду.

Глубина фарватера, при низкой водѣ, 1,24 метра между Рыбинскомъ и Нижнимъ и 1,60 метра ниже Нижняго; скорость теченія тогда составляетъ только отъ 25 до 70 сантиметровъ въ секунду.

При высокой водѣ (апрѣль—іюнь) теченіе болѣе сильно и достигаетъ иногда даже 2-хъ метровъ въ секунду.

Рѣка доступна тогда для судовъ съ осадкой отъ 3 до 4 метровъ.

II. Административный режимъ.

А.—Желѣзныя дороги.

Прежде господствовала система эксплоатаціи частными обществами съ правительственной гарантіей процентовъ, а теперь господствующею является система эксплоатаціи государствомъ, которая въ 1905 г. примѣнялась къ 31.000 километрамъ, при 18.000 километрахъ, эксплоатировавшихся частными обществами.

Передъ русско-японской войной и до послѣдовавшаго за нею кризиса

эксплоатація русскихъ желѣзныхъ дорогъ давала доходъ, составлявшій 4% или 5% на затраченный капиталъ.

Валовой доходъ эксплоатаціи достигъ въ 1905 г. 1.744 милліоновъ или 32.900 франковъ на километръ.

Тарифы частныхъ обществъ подвержены строгому контролю. Государство взимаетъ налогъ въ 15% съ цѣны пассажирскихъ билетовъ, превышающій 2 копейки, а также съ багажа и почты, который приноситъ около 45 милліоновъ дохода.

В.—Судоходные пути.

Всѣ русскіе судоходные пути сооружаются, улучшаются и содержатся государствомъ. Годовые расходы, сдѣланные государствомъ съ этою цѣлью, доходили въ 1907 г. до 38 милліоновъ франковъ.

Десять лѣтъ тому назадъ были упразднены сборы, которые взимались на рѣкахъ и давали отъ 2 до 3 милліоновъ франковъ въ годъ. На новыхъ ладожскихъ каналахъ, составляющихъ часть Маріинской системы, еще взимается сборъ въ $^1/_2$% съ объявленной цѣнности груза. Доходъ отъ этого сбора очень малъ.

III. Свѣдѣнія о перевозкѣ.

Развитіе перевозки на желѣзныхъ дорогахъ и судоходныхъ путяхъ Европейской Россіи, а также распредѣленіе главныхъ товаровъ по каждому способу перевозки показываютъ, что существуетъ очень замѣтное равенство между обоими способами перевозки. Это равенство поддерживается уже двадцать лѣтъ, вопреки довольно замѣтнымъ колебаніямъ перевозокъ на судоходныхъ путяхъ. Такія колебанія обязаны ежегоднымъ измѣненіямъ климатическихъ условій, прямо отражающимся на рѣчномъ судоходствѣ. Нижеприведенная таблица показываетъ увеличеніе перевозки главныхъ товаровъ съ 1885 г. по 1905 г. въ милліонахъ тонно-километровъ.

Слѣдуетъ отмѣтить колоссальное увеличеніе перевозокъ нефти на судоходныхъ путяхъ и увеличеніе перевозки прочихъ товаровъ (мануфактурныхъ товаровъ и цѣнныхъ продуктовъ) на желѣзныхъ дорогахъ. Сравнивая число перевезенныхъ тоннъ, получимъ слѣдующіе результаты:

	Желѣзныя дороги.		Судоходные пути.	
Въ 1885 г.	24.764.000	тонны.	13.480.000	тоннъ.
„ 1895 „	42.771.000	„	23.878.000	„
„ 1905 „	67.272.000	„	34.987.000	„

Хотя число перевезенныхъ тоннъ на желѣзныхъ дорогахъ вдвое больше, но средній пробѣгъ по нимъ грузовъ на половину меньше. Таковой исчисляютъ въ 475 километровъ, между тѣмъ какъ на судоходныхъ путяхъ средній пробѣгъ товаровъ достигаетъ громадной цифры въ 950 километровъ. Вообще средній пробѣгъ водою главныхъ товаровъ очень большой, начиная съ ячменя, который дѣлаетъ только 200 километровъ, и кончая нефтью, пробѣгъ которой достигаетъ почти 1.800 километровъ.

Перевозка по Волгѣ достигаетъ 16 милліоновъ тоннъ или около по-

ловины всей перевозки по русскимъ судоходнымъ путямъ, а съ притоками ея—перевозка составитъ до 20 милліоновъ тоннъ или $^4/_7$ общей перевозки. Перевозка по Волгѣ, утроившаяся въ промежутокъ времени съ 1885 г. по 1905 г., состоитъ на четверть изъ нефти, на четверть изъ лѣса и на четверть изъ хлѣбовъ. Преобладающее количество перевозки направляется вверхъ по рѣкѣ. Рядомъ съ Волгой слѣдуетъ назвать Днѣпръ, который имѣетъ перевозку болѣе 4 милліоновъ тоннъ, $^3/_5$ изъ которыхъ состоятъ изъ лѣса, отправленнаго или на судахъ, или чаще въ плотахъ. Наконецъ, Маріинская система получаетъ 2 милліона тоннъ, изъ которыхъ 1,7 милл. идетъ по направленію къ Невѣ.

ТОВАРЫ.	Желѣзныя дороги.			Судоходные пути.		
	Въ 1885 г.	Въ 1905 г.	Увеличеніе въ процентахъ.	Въ 1885 г.	Въ 1905 г.	Увеличеніе въ процентахъ.
Хлѣбъ	2,97	7,88	165	1,92	6,30	228
Соль	0,70	0,70	—	0,44	0,53	20
Керосинъ и нефть	0,61	2,10	244	0,53	8,75	1.551
Лѣсъ	0,70	2,62	274	4,29	10,15	137
Каменный уголь	1,14	4,72	314	0,09	0,17	89
Прочіе товары	4,03	16,10	300	2,27	6,48	185
Итого	10,15	34,12	236	9,54	32,38	239

Нижеприведенная таблица показываетъ грузооборотъ главнѣйшихъ пристаней въ 1905 году:

Астрахань	6.3	милл. тоннъ.
С.-Петербургъ	5.6	„ „
Н.-Новгородъ	2.7	„ „
Рыбинскъ	1.7	„ „
Царицынъ	1.5	„ „
Саратовъ	1.5	„ „
Самара	1.5	„ „

За исключеніемъ С.-Петербурга на Невѣ, всѣ приведенныя пристани расположены на Волгѣ.

IV. Свѣдѣнія о стоимости перевозокъ.

Тарифы русскихъ желѣзныхъ дорогъ вообще очень низки, особенно для большихъ разстояній. Средній тарифъ въ 3,10 сантима, взимаемый съ тонно-километра въ 1905 г., является самымъ низкимъ во всей Европѣ, несмотря на небольшое значеніе въ Россіи перевозокъ каменнаго угля и руды, которые,

вообще, представляютъ въ Европѣ главный элементъ товаровъ, обложенныхъ самыми низкими тарифами. На русскихъ судоходныхъ путяхъ примѣняются чрезвычайно непостоянные фрахты, въ зависимости отъ условій судоходности этихъ путей. Въ наиболѣе благопріятныхъ условіяхъ находится рѣка Волга. Она обладаетъ рѣчнымъ флотомъ изъ 1.700 паровыхъ судовъ, изъ которыхъ 400 служатъ для перевозки пассажировъ; другіе служатъ преимущественно для перевозки нефти. Они достигаютъ большихъ размѣровъ, и многіе могутъ поднимать до 4.000 тоннъ; намъ самимъ пришлось видѣть нефтяное судно недавней постройки, имѣющее подъемную способность даже въ 9.000 тоннъ. Большая часть перевозокъ производится въ баржахъ съ подъемной способностью отъ 1.000 до 3.000 тоннъ, соединенныхъ въ буксирные возы, которые могутъ вмѣщать въ себѣ до 16.000 тоннъ, употребляя отъ тридцати трехъ до тридцати шести дней, чтобы подняться вверхъ отъ Астрахани до Рыбинска.

Фрахтъ весною ниже, чѣмъ осенью. Онъ измѣняется, впрочемъ, смотря по товарамъ, и можетъ быть исчисленъ въ среднемъ (1901—1905) въ 0,4 сантима за тонно-километръ для нефти, въ 0,5 сантима—для хлѣбовъ и соли и въ 0,7 сантима для желѣза.

Можно получить понятіе о разницѣ во фрахтахъ, свойственной различнымъ судоходнымъ путямъ, по слѣдующей таблицѣ, въ которой для главнѣйшихъ изъ нихъ приводится средній фрахтъ на перевозку хлѣба въ 1905 г.

Волга	0,5	сантима за тонно-километръ.
Двина	0,9	„ „
Маріинская система . . .	1,2	„ „
Днѣпръ	1,8	„ „
Донъ	2,7	„ „

V. Смѣшанныя перевозки.

Смѣшанныя перевозки особенно важны въ Россіи. Онѣ получили быстрое развитіе въ особенности въ послѣднее время, какъ это слѣдуетъ изъ нижеприведенной таблицы, показывающей количество всѣхъ перевезенныхъ въ 1905 г. въ смѣшанномъ сообщеніи товаровъ и родъ главнѣйшихъ изъ нихъ, переданныхъ изъ вагона на судно и, наоборотъ, въ главнѣйшихъ пунктахъ перегрузки.

	1890 г.	1905 г.	Увеличеніе въ процентахъ.
Число тоннъ, перегруженныхъ изъ вагона на судно	0,5 милл.	1,4 милл.	180
Число тоннъ, перегруженныхъ изъ судна въ вагонъ	2 милл.	4,5 милл.	125
Итого . . .	2,5 милл.	5,9 милл.	170

Общая цифра 1905 г. представляетъ 9% всей перевозки желѣзныхъ дорогъ. Слѣдуетъ замѣтить, что она ниже дѣйствительности, потому что свѣдѣнія приводятся только о семи родахъ товаровъ, изъ которыхъ два (ка-

А—Перегрузка изъ вагона на судно (въ тысячахъ тоннъ).
В—Перегрузка изъ судна въ вагонъ (въ тысячахъ тоннъ).

ПРИСТАНИ.	Хлѣбъ.		Соль.		Нефть.		Керосинъ.		Каменный уголь.		Дрова.		Строевой лѣсъ.		Общая перегрузка: Съ жел. дороги на судоходный путь.	Съ судоходнаго пути на жел. дорогу.	Итого (А+В)
	А	В	А	В	А	В	А	В	А	В	А	В	А	В	А	В	
Рыбинскъ (Волга)	1	349		24		300	—	34	—	—	—		—	11	1	718	719
Ярославль (Волга). . . .	1	83		21	—	514	—	37	—	—	1	—	—	54	2	709	711
Царицынъ (Волга).	21	3	—	14		114	—	178	19	—		4	1	295	41	608	649
Н.-Новгородъ (Волга) . . .	11	85		19		375	—	45			1	—	9	18	21	542	563
Саратовъ (Волга).	13	8		42	—	159	—	129	4		—		3	41	20	382	402
Владиміровка (Волга). . . .		1	367	—			—		—			—	—	1	367	2	369
Кинешма (Волга).		47		11		214	—	3	—	—	—	4	—	32	—	311	311
Самара (Волга).	211	14		3		34	—	14	—	—	1	—	—	13	212	78	290
Александровскъ (Днѣпръ) .	155	3	—			—	—		13		—		1	—	169	3	172
Калачъ (Донъ).	37	8	3	—	—		9	—	—		—	—	113		162	8	170
Рязань (Ока)	1	1	—	1		101		—			—	16	—	32	1	151	152
Покровская (Волга)	134	3	—				—				—	6	—	13	134	22	156
Нижнеднѣпровскъ (Днѣпръ).			55	—		—	—		18	—	—	4	1	65	74	69	143
Прочія пристани. . . .	277	135	8	24		55	—	48	18	3	16	38	57	473	376	776	1.152
Итого . . .	862	740	433	159	—	1.866	9	488	72	3	19	72	185	1.051	1.580	4.379	5.959

менный уголь и дрова) фигурируютъ въ смѣшанной перевозкѣ только въ незначительномъ количествѣ тоннъ.

Перегрузки изъ вагона на судно имѣютъ значеніе только для хлѣбовъ (на Днѣпрѣ и на нѣкоторыхъ пристаняхъ на Волгѣ) и соли, которую пристань Владиміровка (Волга) получаетъ изъ Азіатской Россіи *) по желѣзной дорогѣ, по отношенію къ которой пристань эта является конечнымъ пунктомъ.

Перегрузки изъ судна въ вагонъ имѣютъ гораздо болѣе важное значеніе и примѣняются въ особенности къ нефти (около 2 милліоновъ тоннъ), перегружаемой на пристаняхъ средней и верхней Волги (Ярославль, Кинешма, Нижній, Саратовъ), съ назначеніемъ въ Москву и Петербургъ, и къ строевому лѣсу (1 милліонъ тоннъ), перегружаемому на пристаняхъ нижней Волги и Днѣпра.

Германія.

I. Длина.—Географическое положеніе.—Расходы на сооруженіе.

А.—Желѣзныя дороги.

Въ концѣ 1907 г. эксплоатаціонная длина желѣзныхъ дорогъ Германіи достигала 56.000 километровъ, стоившихъ $19^1/_2$ милліардовъ или около 350.000 франковъ на 1 километръ. Слѣдуетъ сюда прибавить около 10.000 километровъ узкоколейныхъ желѣзныхъ дорогъ, изъ которыхъ однѣ общаго значенія, другія—мѣстнаго значенія.

В.—Судоходные пути.

Длина германскихъ судоходныхъ путей равняется 13.000 километрамъ, изъ которыхъ 2.400 километровъ канализованныхъ рѣкъ и 2.400 километровъ каналовъ. Длина судоходныхъ путей, дѣйствительно эксплоатируемая рѣчнымъ флотомъ, не превышаетъ 10.000 километровъ. Половина водной сѣти доступна судамъ съ осадкой въ 1,50 метра.

Далѣе мы увидимъ, что $^4/_5$ перевозки сконцентрированы на 1.800 километрахъ рѣчныхъ путей: на Рейнѣ, Ельбѣ и Одерѣ. Эти три рѣки имѣютъ слабый уклонъ; берега достигаютъ 100 метровъ высоты: на первой изъ нихъ на разстояніи 621 килом. отъ моря, на второй—на разстояніи 662 килом. и на третьей—на разстояніи 524 килом. Способъ тяги, который тамъ господствуетъ, состоитъ въ паровомъ буксированіи караванами. Количество тоннъ, вмѣщаемыхъ судами, составляетъ отъ 400 до 600 тоннъ для Эльбы и Одера. Для Рейна нормальная подъемная способность судовъ достигаетъ 1.000 тоннъ и въ исключительныхъ случаяхъ—2.000 и даже 2.800 тоннъ. Осадка судна на этой послѣдней рѣкѣ, при нормальной низкой водѣ, равняется 3 метрамъ до Кельна, 2,50 метра—до Сенъ-Гоара и 2 метрамъ—до Мангейма. Рейнъ и Эльба мало извилисты и потому представляютъ судоходству немного затрудненій при поворотахъ.

На германскихъ рѣкахъ судоходство прекращается льдомъ въ теченіе періода, который измѣняется отъ одного до трехъ мѣсяцевъ, смотря по году

*) Примѣч. переводчика. Очевидно, авторы доклада принимаютъ Баскунчакское озеро, въ которомъ добывается соль, за Азіатскую Россію.

и области. Это неблагопріятное вліяніе особенно замѣтно въ восточной Пруссіи. Съ другой стороны, лѣтняя низкая вода часто вынуждаетъ рѣчныя суда плавать съ неполной нагрузкой. Рейнъ и Эльба являются рѣками съ свободнымъ теченіемъ. То же самое можно сказать и объ Одерѣ, исключая крайняго участка въ верховьи, канализованнаго на протяженіи 80 километровъ.

Важнѣйшіе каналы Германіи составляютъ старую сѣть Бранденбургскихъ каналовъ, центромъ которыхъ является Берлинъ и новый каналъ отъ Дортмунда къ Эмсу. Они доступны судамъ отъ 400 до 600 тоннъ.

Расходы, сдѣланные на улучшеніе и развитіе судоходства съ 1816 г. по 1905 г. Прусскимъ государствомъ, территорія котораго вмѣщаетъ въ себѣ почти всѣ германскіе судоходные пути, могутъ быть распредѣлены слѣдующимъ образомъ:

Рейнъ, Везеръ, Эльба и Одеръ	180 милліоновъ франковъ.
Каналы и канализованныя рѣки	230 „ „

Мы не принимаемъ здѣсь въ расчетъ значительныхъ расходовъ, сдѣланныхъ, главнымъ образомъ, въ интересахъ земледѣлія, на судоходныхъ путяхъ восточной части Пруссіи, а также на каналѣ отъ Сѣвернаго моря къ Балтійскому, сооруженномъ въ интересахъ морского судоходства. Вышеприведенныя цифры не заключаютъ въ себѣ также расходовъ, сдѣланныхъ мѣстными общественными учрежденіями на устройство внутреннихъ портовъ; расходы эти превышаютъ 200 милліоновъ. Въ этомъ итогѣ портъ Берлинъ, оборудованіе котораго примитивно, фигурируетъ только цифрой въ $2^1/_2$ милліона.

II. Административный режимъ.

А.—Желѣзныя дороги.

Въ началѣ 1907 г. германскія государства непосредственно эксплоатировали 52.000 километровъ изъ всей сѣти желѣзныхъ дорогъ, въ которой насчитывается ихъ 56.000 килом.

Эксплоатація желѣзныхъ дорогъ является для бюджетовъ германскихъ государствъ значительнымъ источникомъ дохода. Чистый доходъ, если принять въ расчетъ и расходы, производимые внѣ бюджета желѣзныхъ дорогъ на пенсіи отставнымъ служащимъ, составлялъ въ 1907 г. по отношенію къ основному капиталу болѣе 6% въ Пруссіи, болѣе 5%—въ Саксоніи, около 4%—въ Баваріи и только 2,5%—въ Виртембергѣ.

Всѣ широколинейныя нѣмецкія желѣзныя дороги дали въ 1907 г. 3.428 милліоновъ франковъ валового дохода при 2.382 милліонахъ расходовъ (включая въ нихъ и пенсіи отставнымъ служащимъ), т. е. чистый доходъ получился въ 1.046 милліоновъ, составляющихъ 5,35% основного капитала.

Перевозки по желѣзнымъ дорогамъ не облагались никакимъ спеціальнымъ налогомъ до послѣднихъ лѣтъ. Въ 1906 г. былъ установленъ въ пользу Имперіи сборъ за наложеніе штемпеля на пассажирскіе билеты и на накладныя, сумма котораго достигаетъ сорока милліоновъ, собираемыхъ преимущественно съ пассажировъ.

В.—Судоходные пути.

Содержаніе судоходныхъ путей поглощаетъ ежегодно двадцать милліоновъ расхода, лежащаго на обязанности государства.

Германія давно признала, что улучшеніе и содержаніе естественныхъ судоходныхъ путей должны быть обезпечены государствомъ и что плаваніе по нимъ должно быть безплатнымъ. Эта безплатность была гарантирована для всѣхъ рѣкъ Имперской конституціей и для двухъ главныхъ рѣкъ — международными соглашеніями.

Напротивъ на каналахъ и канализованныхъ рѣкахъ, сборы были установлены и потомъ постепенно понижались.

Сборы эти всюду подраздѣляются на нѣсколько классовъ, въ зависимости отъ стоимости товара. Размѣръ сбора установленъ различный на разныхъ судоходныхъ путяхъ. Главнѣйшіе изъ нихъ:

	Число классовъ.	Размѣры сбора.				
Каналъ изъ Дортмунда къ Эмсу . .	4	отъ 0,4	до 0,06	сант.	съ тонно-кил.	
Бранденбургскіе судоходные пути .	4	„ 0,2	„ 0,5	„	„	„
Канализованный Майнъ . . .	2	„ 0,4	„ 0,8	„	„	„
Одеръ	4	„ 0,2	„ 0,8	„	„	„
Везеръ	3	„ 0,3	„ 0,9	„	„	„

За исключеніемъ Бранденбургскихъ судоходныхъ путей, эти сборы не покрываютъ даже расходовъ по содержанію. Вотъ, впрочемъ, какъ можно резюмировать финансовое положеніе судоходныхъ путей по отношенію къ государству.

	Годовой доходъ въ 1905 г.	Годовой расходъ на администрацію и содержаніе въ 1905 г.	Недостаетъ на покрытіе доходомъ годового расхода, увеличеннаго $3^1/_2$% съ капитала на проценты и погашеніе.
	Франки.	Франки.	Франки.
Рѣки съ свободнымъ теченіемъ . .	1.250.000	13.265.000	23.936.000
Каналы и канализованныя рѣки . .	7.272.000	6.856.000	10.410.000
Порты, принадлежащіе государству	5.760.000	6.182.000	7.176.000
Итого .	14.282.000	26.303.000	41.522.000

Для внутреннихъ портовъ, принадлежащихъ общественнымъ учрежденіямъ и частнымъ лицамъ, годовой доходъ (9.543.000 франковъ) покрываетъ годовой расходъ на содержаніе и администрацію (6.800.000 франковъ) и даетъ, кромѣ того, чистую прибыль, представляющую $2^1/_2$% на основной капиталъ. Въ недавнемъ законѣ, утвердившемъ большую программу работъ для расширенія и улучшенія внутреннихъ судоходныхъ путей, Прусскимъ парламентомъ введена статья, въ силу которой сборы должны быть установлены и на рѣкахъ съ свободнымъ теченіемъ для того, чтобы покрыть

расходы по содержанію и новымъ работамъ, производимымъ съ цѣлью облегченія судоходства. Такъ какъ это постановленіе противорѣчило имперской конституціи, то имперское правительство внесло 13 марта 1909 г. проектъ пересмотра Конституціи по этому вопросу.

III. Свѣдѣнія о перевозкѣ.

Изслѣдованія, издаваемыя черезъ каждыя пять лѣтъ г. Зимпферомъ, показываютъ развитіе перевозки товаровъ по желѣзнымъ дорогамъ и судоходнымъ путямъ Германіи, съ 1875 г. по 1905 г.

Приходящаяся на долю внутренняго судоходства перевозка поднялась въ Германіи въ теченіе приведеннаго періода времени до 21%—25% отъ общей перевозки.

Средній пробѣгъ товаровъ малой скорости по желѣзнымъ дорогамъ въ теченіе періода 1885—1905 гг. понизился съ 164 килом. до 114 килом. На судоходныхъ путяхъ, напротивъ, онъ возросъ съ 280 до 290 килом. *) въ періодъ времени съ 1875 г. по 1905 г. Въ нижеприведенной таблицѣ, показано, какъ распредѣляется, по Зимпферу, перевозка по нѣмецкимъ судоходнымъ путямъ.

Бассейны:	Длина въ километрахъ.	Количество тонно-километровъ.	Средняя перевозка на каждый километръ (густота движенія).
Рейна	2.480	6.986.000.000	2.817.000
Эльбы	1.093	3.649.000.000	3.339.000
Одера	1.327	1.660.000.000	1.251.000
Бранденбургск. каналовъ	1.243	1.590.000.000	1.279.000
Эмса	332	239.000.000	720.000
Вислы	353	204.000.000	578.000
Везера	644	184.000.000	286.000
Разные бассейны	1.978	298.000.000	151.009
Итогъ и средній выводъ . .	9.450	14.810.000.000	1.567.000

Соотвѣтствующія цифры для трехъ главныхъ рѣкъ (безъ ихъ притоковъ) суть слѣдующія:

Бассейны.	Длина, въ километрахъ.	Число тонно-километровъ.	Средняя перевозка на каждый километръ (густота движенія).
Рейнъ (отъ Келя (Kehl) до голландской границы)	570	6.493.000.000	11.400.000
Эльба (отъ австрійской границы до Гамбурга)	621	3.584.000.000	5.770.000
Одеръ (отъ Козеля до Штеттина) .	641	1.433.000.000	2.240.000
Итогъ и средній выводъ . . .	1.832	11.510.000.000	6.290.000

*) По Зимпферу и принимая въ расчетъ пробѣгъ, сдѣланный экспортными или импортными товарами за границей.

Если исключить участокъ на Рейнѣ въ 130 километровъ, находящійся между Мангеймомъ и Кельномъ, гдѣ перевозка въ каждомъ пунктѣ уменьшается, по мѣрѣ того, какъ поднимаются вверхъ, съ 3 до 1 милліона тоннъ, можно констатировать, что на 440 километрахъ протяженія Рейна, между голландской границей (Эммерихъ) и Мангеймомъ проходитъ $^4/_5$ общей перевозки по нѣмецкимъ судоходнымъ путямъ и что средняя густота движенія превышаетъ тамъ 15 милліоновъ тоннъ.

Грузооборотъ главныхъ пристаней въ 1905 г. выражался въ слѣдующихъ цифрахъ (въ тысячахъ тоннъ):

Главные порты.		Тысячи тоннъ: прибывшихъ	отправленныхъ.	Итого.
Бассейнъ Рейна:	Группа Дюнсбурга . . .	7.930	11.532	19.462
	Мангеймъ	4.309	987	5.296
	Людвигсгафенъ	1.306	515	1.821
	Франкфуртъ-на-Майнѣ .	1.311	269	1.580
Бассейнъ Эльбы:	Гамбургъ	3.113	4.740	7.853
	Магдебургъ	1.301	767	2.008
Бассейнъ Одера:	Штеттинъ	793	1.678	2.471
	Козель	181	1.382	1.513
Бранденбургскіе судоходные пути:	Берлинъ—Шарлотенбургъ	9.414	700	10.114

IV. Свѣдѣнія о стоимости перевозокъ.

А.—Желѣзныя дороги.

Желѣзнодорожные тарифы, общіе и спеціальные, заключаютъ въ себѣ станціонные расходы, къ которымъ прибавляются расходы по нагрузкѣ и разгрузкѣ для товаровъ (въ малыхъ количествахъ), которые не перевозятся цѣлыми вагонами. Стоимость перевозки, въ принципѣ, пропорціональна разстоянію. Основная плата, выраженная въ сантимахъ на тонну и километръ, для цѣлыхъ вагоновъ въ 5 тоннъ (тарифы A_1 и A_2) и въ 10 тоннъ (тарифы B, I, II и III) за перевозки малой скорости, приводится ниже:

Общій тарифъ.		Тарифы спеціальные для нѣкоторыхъ товаровъ.			
A_1	B	A_2	I	II	III
8,375	7,5	6,25	5,625	4,375	3,25

Основная плата спеціальнаго тарифа III понижается до 2,75 при перевозкѣ на разстояніе свыше 100 километровъ; основная плата другихъ тарифовъ не уменьшается, когда разстояніе увеличивается. Болѣе важное значеніе имѣютъ тарифы спеціальные, которые распространяются на двѣ трети перевозокъ малой скорости въ Германіи. Эти тарифы имѣютъ часто постоянную основную плату; однако, плата за километръ иногда уменьшается на большихъ разстояніяхъ. Самые низкіе тарифы, это—тарифы для морскихъ портовъ, предназначенные содѣйствовать развитію германскаго экспорта или импорта такихъ товаровъ, которыхъ Германія не производитъ.

В.—Судоходные пути.

Фрахтъ на водяныхъ путяхъ очень непостояненъ, смотря по техническимъ и экономическимъ условіямъ различныхъ судоходныхъ путей. На каждой рѣкѣ онъ также измѣняется, смотря по времени года и роду товаровъ: измѣненія могутъ достигать 50% въ первомъ случаѣ и 20%—во второмъ. Вотъ нѣсколько примѣровъ среднихъ фрахтовъ для главныхъ предметовъ перевозки:

Судоходные пути.	Товары.	РЕЙСЫ.	Разстояніе, въ километрахъ.	Фрахтъ, въ франкахъ. За разстояніе.	Фрахтъ, въ франкахъ. За тонно-километръ.	ЗАМѢЧАНІЯ.
Рейнъ . . .	Хлѣбъ . . .	Роттердамъ-Мангеймъ.	543	3,80	0,66	Среднее за 1901—1905.
	Уголь . . .	Дюнсбургъ-Мангеймъ.	326	3,25	0,92	Фрахтъ, искусственно повышенный отъ 20% до 30% съ основанія Угольнаго общества.
	Уголь . . .	Дюнсбургъ-Роттердамъ.	217	1.30	0,60	Среднее за 1896—1905.
	Полу-продук.	Людвигсгафенъ - Роттердамъ.	550	2.00	0,35	Обратный фрахтъ.
Каналъ отъ Дортмундакъ Эмсу. . . .	Уголь . .	Изъ Дортмунда въ Эмденъ.	270	2,06	0,75	Не считая сбора.
Везеръ. . .	Хлѣбъ . . .	Бременъ-Гаммельнъ.	244	5,37	2,25	
	Сахаръ. . .	Гаммельнъ-Бременъ.	244	2,18	0.90	Обратный фрахтъ.
Эльба. . . .	Уголь . .	Аусигъ-Магдебургъ.	366	3,50	0,90	Фрахтъ на Эльбѣ стремится повыситься съ 1904 г., благодаря соглашенію между главными судоходными обществами.
	Хлѣбъ . . .	Гамбургъ-Дрезденъ.	581	6.91	1.21	
Одеръ	Уголь . . .	Бреславль-Берлинъ.	567	6,92	1,22	Среднее за 1897—1906.

Если разсматривать не безотносительную стоимость перевозки, а колебанія въ размѣрахъ фрахтовъ, то можно констатировать, что уже тридцать лѣтъ тому назадъ они понизились, въ среднемъ, отъ 40% до 60% на Рейнѣ, отъ 30% до 50% на Везерѣ и на 30% на Бранденбургскихъ каналахъ.

Въ теченіе того же самаго періода времени желѣзнодорожные тарифы понизились, въ среднемъ, на 16% на прусскихъ желѣзныхъ дорогахъ и на 19% на всей сѣти германскихъ желѣзныхъ дорогъ.

V.—Смѣшанныя перевозки.

Ниже приводится указаніе на количество тоннъ, перегруженныхъ изъ вагоновъ на суда и съ судовъ въ вагоны въ главныхъ нѣмецкихъ портахъ.

За неимѣніемъ другихъ свѣдѣній, цифры относятся къ 1905 г.:

Судоходные пути и порты.		Количество перегруженныхъ тоннъ: изъ вагоновъ на суда.	съ судовъ въ вагоны.	Всего въ портѣ.
Рейнъ: . . .	Лаутербургъ . . .		375.000	375.000
	Карлсруэ	90.000	405.000	495.000
	Страсбургъ	227.000	470.000	697.000
	Мангеймъ	370.000	2.053.000	2.423.000
	Рейнау		1.270.000	1.270.000
	Франкфуртъ . . .	212.000	461.000	673.000
	Густавсбургъ . . .	15.000	853.000	868.000
	Кельнъ (1908) . .	164.000	266.000	430.000
	Дюнсб.-Рур.-Іохфельдъ	10.283.000	3.905.000	14.188.000
	Разные	62.000	538.000	600.000
	Итого . .	11.423.000	10.596.000	22.019.000
Эльба: . . .	Дрезденъ (1906) .	115.000	285.000	400.000
	Риза (1906) . . .	47.000	484.000	531.000
	Шенебекъ . . .	445.000	78.000	523.000
	Магдебургъ . . .	458.000	661.000	1.119.000
	Дарбургъ	153.000	251.000	404.000
	Разные	137.000	333.000	470.000
	Итого . .	1.355.000	2.092.000	3.447.000
Везеръ. . . .	Кассель, Гамельнъ, Минденъ.	173.000	112.000	285.000
Каналъ Дортмундъ-Эмскій:	Мюнстеръ, Дортмундъ и т. д.	93.000	281.000	374.000
Одеръ: . . .	Козель	1.388.000	176.000	1.564.000
	Бреславль	629.000	143.000	772.000
	Разные	110.000	38.000	148.000
	Итого . . .	2.127.000	357.000	2.484.000
Дунай: . . .	Пассау-Ратисбонъ . .	53.000	243.000	396.000
Итого по всѣмъ приведеннымъ портамъ		15.224.000	13.681.000	28.905.000

Только что приведенныя свѣдѣнія, противъ желанія, неполны. Мы не могли получить данныхъ по всѣмъ портамъ и изъ нихъ по двумъ большимъ: Дюссельдорфу и Людвигсгафену.

Итакъ, не будетъ преувеличеннымъ сказать, что количество передачи съ желѣзныхъ дорогъ на водяные пути и обратно превышаетъ тридцать милліоновъ тоннъ. Эта цифра, впрочемъ, не выражаетъ собою дѣйствительнаго

количества товаровъ, пользовавшихся смѣшанными перевозками, такъ какъ нѣкоторые изъ этихъ товаровъ были перегружены два раза. Это и бываетъ съ каменнымъ углемъ, отправленнымъ изъ Вестфаліи, нагруженнымъ въ портахъ Рурортской группы и перегруженнымъ во второй разъ въ Густавсбургѣ, Франкфуртѣ, Мангеймѣ, Рейнау, Людвигсгафенѣ, Страсбургѣ, Лаутербургѣ или Карлсруэ. Можно опредѣлить количество этихъ дважды перегружавшихся товаровъ въ $4^1/_2$ милліона или 5 милліоновъ тоннъ.

Словомъ, изъ 66 милліоновъ тоннъ, перевезенныхъ по германскимъ судоходнымъ путямъ, $4^1/_2$ милліона тоннъ пользовались 2 раза желѣзной дорогой и около 21 милліона тоннъ пользовались ею лишь одинъ разъ.

Въ общей суммѣ передачъ преобладающая часть приходится на Рейнъ (болѣе 22 милліоновъ тоннъ) и на этой рѣкѣ—на Рурортскую группу пристаней (14 милліоновъ тоннъ). Въ этой послѣдней смѣшанная перевозка слагается изъ прибытія руды и хлѣбовъ, назначенныхъ въ Вестфалію, и изъ отправленія Рурскаго угля (9.500.000 тоннъ), назначеннаго въ Голландію (2.500.000 тоннъ), Бельгію (1 милліонъ тоннъ) или на пристани верхняго Рейна и въ пункты, лежащіе за ними (6 милліоновъ тоннъ). Изъ количества около 400 милліоновъ тоннъ товаровъ, перевезенныхъ по желѣзнымъ дорогамъ въ 1905 г., количество тоннъ, переданныхъ на водяные пути, составляетъ около 7%.

Австрія.

А.—Желѣзныя дороги.

Длина австрійскихъ желѣзныхъ дорогъ, эксплоатировавшихся въ 1906 г., достигала 18.800 километровъ, стоившихъ 5.800 милліоновъ франковъ (изъ которыхъ немного менѣе половины затрачено обществами) или около 360.000 франковъ на 1 километръ.

Въ то время государство эксплоатировало 13.000 километровъ желѣзныхъ дорогъ. Но выкупъ линій нѣсколькихъ обществъ („Kaiser Ferdinand Nordbahn" (1907), „Böhmische Nordbahn" (1908), „Staatseisenbahngesellschaft" и „Oesterreichischen Nordwestbahn" (1909) оставилъ существованіе только незначительнымъ обществамъ, за исключеніемъ австро-венгерскаго общества „Südbahn".

Перевозка товаровъ по желѣзнымъ дорогамъ поднялась для всей сѣти до 10.200 милліоновъ тонно-километровъ.

Валовой доходъ достигъ около 700 милліоновъ франковъ, расходы эксплоатаціи—440 милліоновъ и чистый доходъ—около 260 милліоновъ, представляющихъ 4,4% основного капитала. Тарифы подвержены тѣмъ же самымъ условіямъ и установлены по тому же типу, какъ и тарифы германскихъ желѣзныхъ дорогъ. Тарифы частныхъ обществъ подлежатъ нивеллировкѣ. Частныя соглашенія допускаются подъ условіемъ, чтобы выгода распространялась одинаково на каждаго отправителя, принимающаго условія общества.

Австрійское государство взимаетъ налогъ въ 12% съ цѣны пассажирскихъ мѣстъ; налогъ этотъ далъ $17^1/_2$ милліоновъ въ 1905 г. Существуетъ, кромѣ того, 2.665 километровъ желѣзныхъ дорогъ, общихъ для Австріи и Венгріи, составляющихъ, главнымъ образомъ, сѣть общества „Südbahn". Эта

послѣдняя стоила 1.400 милліоновъ и представляетъ длину въ 2.200 километровъ, изъ которыхъ 1.530 кил. на австрійской территоріи. Ея товарная дѣятельность доходила въ 1906 г. до 2.280 милліоновъ тонно-километровъ. Чистый доходъ возросъ до 60 милліоновъ франковъ или 4,2% капитала.

B.—Судоходные пути.

Въ Австріи 2.600 километровъ судоходныхъ путей, исключительно рѣчныхъ, изъ которыхъ 1.300 километровъ доступны пароходству.

Единственные значительные пути составляютъ: Дунай—365 километровъ, Эльба—109 километровъ и ея притокъ Молдава—242 километра. Верхній Дунай представляетъ собою посредственный путь: скорость его теченія составляетъ 1,80 метра въ секунду и является тѣмъ болѣе затруднительною, что главная перевозка совершается вверхъ по теченію. Теченіе Молдавы совсѣмъ препятствуетъ перевозкамъ вверхъ. Эльба, напротивъ, имѣетъ уклонъ и теченіе относительно слабые. Судоходные пути содержатся и управляются Австрійскимъ государствомъ, которое тратитъ на это около 8 милліоновъ въ годъ и не взимаетъ никакого сбора.

Грандіозный проектъ, расходъ по которому исчисляется въ 800 милліоновъ, былъ принятъ для постройки каналовъ, соединяющихъ Дунай съ Одеромъ и Эльбой, и для канализаціи Молдавы. Исполненіе его проблематично.

Въ нижеприведенной таблицѣ приводятся статистическія данныя, касающіяся перевозки трехъ большихъ австрійскихъ судоходныхъ путей въ 1905 г.:

Судоходные пути.	Общее количество тоннъ (въ милліонахъ).	Количество тоннъ, отправленныхъ внизъ (въ милліонахъ).	Количество тоннъ, отправленныхъ вверхъ (въ милліонахъ).	Количество тоннъ, перевезенныхъ на пароходахъ (въ милліонахъ).	Количество километрическихъ тоннъ (въ милліонахъ тонно-километровъ).	Средній пробѣгъ (въ километрахъ).
Дунай	1,8	0,9	0,9	1,3	260	139
Эльба	2,9	0,6	3,3	3.5	152	38
Молдава	1,2	0,09	1,1	0,8	42	34
Всѣ австрійскіе судоходные пути	7,2	—	—	5,5	486	67

Слѣдуетъ отмѣтить преобладающую часть перевозокъ на грузовыхъ пароходахъ. Перевозка на Молдавѣ уменьшается уже въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ. Главный элементъ перевозки на Дунаѣ составляютъ отправки вверхъ румынскихъ и венгерскихъ хлѣбовъ. Перевозка на Эльбѣ состоитъ почти исключительно изъ отправокъ лигнита, перегруженнаго въ Аусигѣ и идущаго по направленію къ Германіи. Вышеуказанные средніе пробѣги соотвѣтствуютъ только пробѣгамъ на австрійской территоріи.

Если принять во вниманіе пробѣги за границей, то они должны быть значительно увеличены, особенно для Эльбы и Дуная, по направленію внизъ.

Фрахтъ на Дунаѣ и Эльбѣ измѣняется отъ 0,6 до 1,4 сантима за

тонно-километръ; въ среднемъ онъ равняется 1,1 сантима за тонно-километръ. На Эльбѣ онъ ниже, чѣмъ на Дунаѣ. Смѣшанныя перевозки играютъ очень важную роль на Эльбѣ на пристаняхъ Аусигѣ (уголь) и Теченѣ (Tetschen) (разные товары).

Венгрія.

А. Желѣзныя дороги.

Сѣть венгерскихъ желѣзныхъ дорогъ имѣетъ 17.000 километровъ длины, изъ которыхъ 7.300 километровъ составляютъ желѣзныя дороги мѣстнаго значенія, эксплоатируемыя казенной желѣзнодорожной администраціей за счетъ владѣльцевъ дорогъ, изъ расчета строительной стоимости ихъ.

Здѣсь не принимается во вниманіе относительно небольшая часть сѣти, общая съ Австріей, расположенная на Венгерской территоріи. За исключеніемъ 1.500 километровъ, государство эксплоатируетъ всѣ желѣзныя дороги.

Сѣть общаго значенія и ширококолейная сѣть мѣстнаго значенія стоили 3.450 милліоновъ франковъ (изъ которыхъ 900 милліоновъ затрачено частными обществами), что составляетъ 330.000 франковъ на километръ.

Товарная перевозка на желѣзныхъ дорогахъ въ 1906 г. выражалась 5 милліардами тонно-километровъ.

Доходъ эксплоатаціи составлялъ 365 милліоновъ, расходъ эксплоатаціи — 221 милліонъ и чистый доходъ—144 милліона франковъ, что составляетъ 4,2% на основной капиталъ.

Венгерское государство взимаетъ налогъ въ размѣрѣ 20% со стоимости перевозокъ пассажировъ, 7%—со стоимости перевозокъ большой скорости и 5%—со стоимости перевозокъ малой скорости. Этотъ высокій налогъ далъ въ 1905 г. 25 милліоновъ франковъ.

В.—Судоходные пути.

Сѣть венгерскихъ судоходныхъ путей достигаетъ 3.100 километровъ. Сѣть эта состоитъ изъ рѣчныхъ путей, за исключеніемъ канала Франсуа (François). Этотъ каналъ, длиною въ 238 километровъ, былъ сданъ въ 1870 г. на концессію на 75 лѣтъ одному частному обществу, которое взимаетъ тамъ сборъ, въ предѣлахъ отъ 0,015 до 0,05 франка за тонно-километръ.

Остальная часть водяной сѣти управляется государствомъ, которое расходуетъ на это около 7 милліоновъ франковъ въ годъ и не взимаетъ сборовъ за пользованіе путями.

Самыми главными путями рѣчной сѣти являются: прежде всего, Дунай — 1.033 километровъ, потомъ его притоки: Тисса—461 километръ, Сава — 604 километра и Драва—229 километровъ. Три четверти перевозки по Дунаю имѣютъ направленіе вверхъ (отправка хлѣбовъ).

На всей венгерской сѣти перевозка товаровъ составляетъ почти 4 милліона тоннъ и достигаетъ около 1.500 милліоновъ тонно-километровъ.

Франція.

I.—Длина.—Географическое положеніе.—Расходы на постройку.

A.—Желѣзныя дороги.

Эксплоатаціонная длина линій общаго значенія французской желѣзнодорожной сѣти къ 31 декабря 1907 г. составляла 40.050 километровъ, стоившихъ 17.862 милліона франковъ или 446.000 франковъ на 1 километръ.

Затраты на постройку дорогъ распредѣлялись слѣдующимъ образомъ до выкупа Западныхъ дорогъ:

Расходы, сдѣланные государствомъ (включая стоимость выкуповъ)	5.532.000.000 фр.
Расходы, сдѣланные частными обществами (за исключеніемъ расходовъ, сдѣланныхъ ими на выкупленныхъ линіяхъ)	12.089.000.000 „
Расходы, сдѣланные мѣстными общественными учрежденіями	241.000.000 „
Итого . . .	17.862.000.000 фр.

Здѣсь не принята во вниманіе сѣть желѣзныхъ дорогъ мѣстнаго значенія и трамваевъ, открытыхъ для перевозокъ малой скорости; эксплоатаціонная длина этой сѣти къ концу 1907 г. достигала 12.600 километровъ, стоившихъ 840 милліоновъ.

B.—Судоходные пути.

Сѣть судоходныхъ путей, на которыхъ дѣйствительно производилось судоходство, представляла въ 1907 г. слѣдующую длину:

Большія рѣки и рѣки съ свободнымъ теченіемъ . . .	3.400 килом.
Рѣки канализованныя.	3.600 „
Каналы	4.900 „
Итого . . .	11.900 килом.

Изъ этого числа 4.800 километровъ доступны легкимъ фламандскимъ лодкамъ, поднимающимъ 300 тоннъ. Канализованная Сена, отъ Дуана до Корбейля (Corbeil) (277 километровъ), имѣетъ 3,50 метра глубины, и по ней плаваютъ суда, вмѣстимостью въ 1.100 тоннъ.

Только двѣ рѣки, Рона и Сена, имѣютъ серьезное значеніе въ перевозкахъ водою. Недостатокъ первой составляетъ быстрое теченіе, происходящее отъ сильнаго уклона ея русла, такъ какъ берега ея достигаютъ ста метровъ высоты на разстояніи 215 килом. отъ моря, недостаткомъ второй служитъ извилистое теченіе, которое почти удваиваетъ разстояніе по прямой линіи.

Расходъ по устройству и улучшенію французскихъ судоходныхъ путей (сооруженіе каналовъ, улучшеніе большихъ и малыхъ рѣкъ), почти исключи-

тельно лежащій на обязанности государства, можетъ быть исчисленъ въ 1.800 милліоновъ франковъ, изъ которыхъ 1.600 милліоновъ затрачены на работы, исполненіе которыхъ начато съ 1821 г. Этотъ расходъ распредѣляется очень неравномѣрно между разными путями.

На сѣти главныхъ линій къ сѣверу отъ Парижа—въ направленіи къ Бельгіи и востоку и съ сѣвера на востокъ,—имѣющей длину въ 1.400 километровъ и исполняющей половину всей перевозки, расходъ на первоначальное устройство и улучшеніе едва превышаетъ 250.000 франковъ на километръ. Недавно устроенные пути стоили дороже.

Стоимость устройства километра въ франкахъ: канала между Эной и Марной—413.000, канала между Марной и Сопой—570.000; улучшенія Сены—450.000, канала между Уазой и Эной—725.000.

II. Административный режимъ.

А.—Желѣзныя дороги.

Большая часть желѣзныхъ дорогъ во Франціи была построена частными обществами. Государство выдавало имъ денежныя пособія и эти пособія представляютъ почти весь расходъ по постройкѣ для большей части новыхъ линій съ незначительной перевозкой, какія теперь строятся. Сверхъ того, государство гарантировало обществамъ minimum дохода; суммы, выдаваемыя на этотъ предметъ, являются, впрочемъ, только авансами, которые должны быть возвращены, когда чистый доходъ превыситъ гарантированный доходъ. Во Франціи государственная сѣть составляла въ концѣ 1907 г. 2.800 километровъ, къ которымъ законъ о выкупѣ Западной сѣти (13 іюля 1908 г.) прибавилъ 5.800 километровъ. Какъ бы взамѣнъ пособій, полученныхъ отъ государства, желѣзныя дороги приносятъ ему различныя выгоды или экономію, которыя можно выразить въ слѣдующихъ цифрахъ по бюджетнымъ соображеніямъ 1907 г.:

Налоги на перевозки:	Пассажировъ (12% тарифа) .	74 милл.
	Сборъ съ квитанцій . . .	43 „
Налоги общіе, взимаемые со статей, поименованныхъ въ уставахъ обществъ.	Марки	11 „
	Сборъ за передачи	17 „
	Налогъ на доходъ .	30 „
Сбереженія для общественныхъ уч. службъ, являющіяся слѣдствіемъ уменьшенія стоимости или безплатности установленныхъ договорными условіями.	Почта и телеграфъ.	63 „
	Военные и моряки.	37 „
	Таможенныя пошлины и косвенные налоги .	3 „
Чистый доходъ по сѣти государства.		13 „
	Итого . . .	291 милл.

Эта цифра значительно выше суммы всѣхъ ежегодныхъ обязательствъ, выплачиваемыхъ государствомъ желѣзнымъ дорогамъ въ теченіе того же финансоваго года, а именно: проценты на капиталы, занятые непосредственно для исполненныхъ государствомъ работъ, и для выдачи пособій, присоединен-

ныхъ къ капиталамъ дорогъ — 129 милліоновъ, а также аннюитеты, внесенные въ общества подъ ихъ капиталы или подъ залогъ линій—79 милл., а всего—226 милліоновъ франковъ.

Здѣсь не принятъ во вниманіе счетъ по гарантіи доходовъ, который есть не что иное, какъ авансовый счетъ; онъ выразился въ 1907 г. (исключительно благопріятномъ) въ 37 милліоновъ, полученныхъ государствомъ отъ трехъ обществъ въ качествѣ уплаты ими доли прибылей, между тѣмъ, какъ само государство внесло 16 милліоновъ въ другія четыре общества.

Эксплоатація желѣзныхъ дорогъ общаго значенія дала въ 1907 г. валового дохода 1.702 милліона франковъ, при расходѣ въ 956 милліоновъ, при чемъ чистый доходъ составилъ 746 милліоновъ или 4,18% капитала.

B.—Судоходные пути.

Государство устраиваетъ и содержитъ судоходные пути. Тѣ пути, которые были устроены концессіоннымъ способомъ, были выкуплены въ серединѣ XIX вѣка, за исключеніемъ 250 километровъ, заключающихъ въ себѣ: 1) каналъ между Самбромъ и Уазой, 2) каналы города Парижа и 3) незначительные участки разныхъ каналовъ.

Расходы по содержанію и администраціи доходятъ почти до 19 милліоновъ. Государственные поступленія и налоги даютъ около 3 милліоновъ дохода.

Судоходство съ 1880 г. пользуется безплатно водяными путями, не имѣя необходимости платить сборовъ ни въ пути, ни на шлюзахъ, ни на общественныхъ пристаняхъ.

Законъ 3 іюня 1900 г. разрѣшилъ Торговой Палатѣ въ Сенъ-Лизье взимать сборы на каналѣ между Марной и Соной, для окончанія устройства котораго ею былъ сдѣланъ заемъ въ 5 милліоновъ франковъ. Сборы, дѣйствительно примѣняемые здѣсь, составляютъ 6 миллимовъ за тонно-километръ, каковъ бы ни былъ товаръ.

Такая же система будетъ примѣнена на Сѣверномъ каналѣ, для постройки котораго Торговая Палата въ Дуэ должна затратить 30 милліоновъ франковъ. Сборъ можетъ достигать 12 миллимовъ для цѣнныхъ товаровъ.

Марсельская Торговая Палата, которая приняла на себя наибольшую часть расходовъ по каналу между Марселемъ и Роной, обезпечитъ необходимый заемъ сборомъ, относящимся не къ рѣчному судоходству, но ко всей перевозкѣ морского порта.

III. Свѣдѣнія о перевозкѣ.

Оставаясь замѣтно постоянной въ теченіе тридцати лѣтъ (1850—1880), общая километрическая перевозка судоходныхъ путей Франціи прогрессивно и очень правильно начала затѣмъ подниматься съ 2 милліардовъ до 5.3 милліарда тонно-километровъ. Увеличеніе коснулось прежде всего средняго пробѣга товаровъ, который въ теченіе пяти лѣтъ (1881—1886) поднялся съ 110 до 133 километровъ, благодаря объединенію типовъ шлюзовъ. Потомъ въ теченіе 20 лѣтъ особенно увеличивалось количество нагруженныхъ тоннъ.

Средній пробѣгъ равнялся въ 1907 г. 154 километрамъ. Эта цифра немного ниже дѣйствительнаго средняго пробѣга желѣзныхъ дорогъ, который исчисляется почти въ 165 километровъ; цифра 227 километровъ, показанная въ статистикѣ, на самомъ дѣлѣ ниже дѣйствительной, потому что статистическая разработка производится такимъ образомъ, что каждая тонна, прошедшая двѣ дороги, считается за двѣ отдѣльныя единицы.

Перевозка на судоходныхъ путяхъ распредѣлена слишкомъ неравномѣрно. Съ географической точки зрѣнія на сѣверномъ и сѣверо-восточномъ секторѣ Франціи, составляющемъ одну пятую національной территоріи, сконцентрировано четыре пятыхъ перевозокъ водою.

Изъ трехъ категорій судоходныхъ путей можно не принимать въ расчетъ рѣки съ свободнымъ теченіемъ, перевозка на которыхъ незначительна, исключая Роны, гдѣ она еще достигаетъ почти 90 милліоновъ тонно-километровъ. Остальное количество километрическихъ тоннъ распредѣляется между канализованными рѣками (двѣ пятыхъ) и каналами (три пятыхъ).

Среднее количество тоннъ на километръ пути (густота движенія) въ общемъ одинаково для этихъ двухъ послѣднихъ родовъ путей (около 600.000 тоннъ). Въ частности оно гораздо выше на Сенѣ (2,5 милліона тоннъ) на большой линіи Сѣвернаго судоходства у Парижа (3,5), на сѣверо-восточной линіи (1,8) и еще больше на соединительномъ стволѣ этихъ двухъ послѣднихъ линій—каналѣ de Saint-Quentin (5 милліоновъ тоннъ).

Главнымъ портомъ внутренняго судоходства является Парижъ, грузооборотъ котораго достигаетъ 10,5 милліона тоннъ, распредѣляющихся слѣдующимъ образомъ: отправленіе—2,5 милл., прибытіе — 6,3, транзитъ—1,4 и внутреннее движеніе—0,3 милл. тоннъ. Затѣмъ, слѣдуетъ грузооборотъ портовъ: Руана—2,4 милл. тоннъ, Дюнкирхена—1,2, Альбона—1,1, Вильневъ—С.-Жоржа—1,1 милл. тоннъ. Такимъ образомъ, насчитывается пять портовъ, имѣющихъ грузооборотъ болѣе 1 милліона тоннъ, за которыми слѣдуютъ 10 портовъ съ грузооборотомъ отъ 500.000 до 1 милліона тоннъ и, наконецъ, 100 портовъ съ грузооборотомъ отъ 100.000 до 500.000 тоннъ.

IV. Свѣдѣнія о стоимостяхъ перевозки.

Невозможно дать общихъ указаній относительно стоимости перевозокъ по желѣзнымъ дорогамъ Франціи; тарификація тамъ слишкомъ сложна. Напомнимъ только, что на большихъ линіяхъ тарифы сообразуются съ себѣстоимостью, что основныя ставки тамъ еще довольно многочисленны и что тарифы вообще въ широкихъ размѣрахъ дифференціальны. Въ общемъ, практикуемыя исчисленія тарифовъ заключаютъ въ себѣ, кромѣ постояннаго элемента, довольно слабаго, стоимость нагрузки и разгрузки, вычисленную соотвѣтственно разстоянію, такъ что доля ея, прибавляемая на километръ къ сдѣланному пробѣгу, уменьшается по мѣрѣ того, какъ разстояніе увеличивается; для громоздкихъ грузовъ это уменьшеніе очень значительно, и конечная плата часто весьма ограничена (прибавляется 2—1 сантимъ и даже менѣе на километръ). Вспомнимъ, сверхъ того, что въ дѣлѣ выработки тарифовъ инціатива принадлежитъ обществамъ, а право утвержденія—министру общественныхъ работъ, который устанавливаетъ нормы по обсужденіи въ совѣщательномъ Комитетѣ желѣзныхъ дорогъ.

Въ рѣчномъ французскомъ флотѣ преобладаютъ мелкія предпріятія. Двѣ пятыхъ судовъ принадлежатъ владѣльцамъ, которые имѣютъ только по одному судну и ведутъ его сами. Значительныя предпріятія (двадцать судовъ и болѣе) составляютъ, напротивъ, только одну десятую наличнаго состава флота. Судовщики-одиночки производятъ большую часть перевозокъ; нагрузка въ ихъ суда почти всегда состоитъ изъ одной отправки. Отправитель и получатель производятъ всѣ манипуляціи по нагрузкѣ и разгрузкѣ. Конкурренція судовщиковъ-одиночекъ регулируетъ стоимость перевозокъ и низводитъ ее почти до размѣровъ себѣ-стоимости, оставляя судовщику довольно незначительное вознагражденіе; стоимость эта измѣняется, однако, смотря по путямъ.

На водяныхъ путяхъ, находящихся въ хорошемъ состояніи (на сѣверѣ или востокѣ), въ преобладающемъ направленіи движенія и для длинныхъ пробѣговъ, можно указать, какъ на нормальный фрахтъ, на стоимость перевозки въ 1,2 до 1,5 сантима. Въ обратномъ направленіи, когда отправки рѣдки (при выходѣ изъ Парижа или Нанси), фрахтъ понижается иногда до 0,7 или 0,8 сантима. На Сенѣ нормальный фрахтъ 1,4 сантима вверхъ (sens du plein) и 1 сантимъ—внизъ.

На каналахъ центра и юга фрахтъ поднимается до 2 сантимовъ; на Ронѣ—до 3 или 5 сантимовъ.

Наконецъ, большія судоходныя предпріятія, которыя стараются привлечь къ перевозкѣ цѣнные предметы, устанавливаютъ фрахты по соображенію съ желѣзнодорожными тарифами, въ зависимости отъ которыхъ они допускаютъ уменьшенія, колеблющіяся въ предѣлахъ отъ 10% до 30%, смотря по обстоятельствамъ. Уже тридцать лѣтъ, какъ фрахтъ понизился во Франціи, по крайней мѣрѣ, на 20%.

V. Смѣшанныя перевозки.

Эти перевозки очень рѣдки во Франціи. Общее количество тоннъ, перегруженныхъ изъ вагона на судно или изъ судна въ вагонъ, составляетъ около 800.000 тоннъ (или 0,5% общаго количества тоннъ, перевезенныхъ по желѣзнымъ дорогамъ), изъ коихъ около половины приходится на портъ Роанъ.

Перегрузка этого порта въ 1907 г. можетъ быть вкратцѣ выражена слѣдующими цифрами:

Изъ вагона перегружено на судно 208.000 тоннъ, изъ коихъ:	145.800	колчедана, идущаго изъ С.-Бель въ Парижъ.
	42.200	минеральныхъ водъ, идущихъ изъ С.-Гальмье и пр. въ Парижъ.
Изъ судна перегружено въ вагонъ 128.500 тоннъ, изъ коихъ:	14.000	каменнаго угля и т. д.
	36.000	песка и немурскаго песчаника.
	21.000	каменнаго угля.
Итого 336.500 тоннъ.	15.600	желѣза и чугуна.

Можно, затѣмъ, назвать перегрузочные порты Монлюсонъ и Иври на Орлеанской сѣти, порты Варанжвиль и Жирокуръ на Восточной сѣти.

Бельгія.

I. Длина.—Расходы на постройку.

А.—Желѣзныя дороги.

Въ концѣ 1907 г. эксплоатаціонная длина желѣзныхъ дорогъ общаго значенія достигала 4.600 километровъ, стоившихъ 2.660 милліоновъ франковъ или 570.000 франковъ на 1 километръ, не считая желѣзныхъ дорогъ мѣстнаго значенія, эксплоатаціонная длина которыхъ превышала 3.000 километровъ.

В.—Судоходные пути.

Длина судоходной сѣти достигаетъ 2.000 километровъ, въ числѣ коихъ рѣкъ съ свободнымъ теченіемъ—500 километровъ, канализованныхъ рѣкъ—550 километровъ, каналовъ—950 километровъ.

Большая часть сѣти была устроена въ началѣ XIX столѣтія. Расходы на устройство, произведенные съ 1831 г. по 1907 г., достигаютъ почти 400 милліоновъ.

II. Административное управленіе.

Государство является владѣльцемъ и хозяиномъ болѣе 4.000 километровъ изъ 4.600, которые образуютъ сѣть бельгійскихъ желѣзныхъ дорогъ общаго значенія.

За 1907 г. валовой доходъ (не включая налоговъ) желѣзныхъ дорогъ общаго значенія достигъ 299 милліоновъ, расходы по эксплоатаціи—200 милліоновъ. Чистый доходъ, равный 99 милліонамъ, представляетъ 3,72% основного капитала, что почти покрываетъ финансовыя обязательства. Если ограничиться разсмотрѣніемъ государственной сѣти, то чистый доходъ (82 милліона) въ настоящее время немного ниже финансовыхъ обязательствъ.

За исключеніемъ немногихъ провинціальныхъ, общественныхъ или концессіонныхъ каналовъ (между Блатономъ и Атомъ, между Брюсселемъ и Рюнелемъ), судоходные пути содержатся государствомъ. Въ принципѣ, Бельгія примѣняетъ на своихъ судоходныхъ путяхъ систему сборовъ, кромѣ морской части Шельды, притоковъ этой части Шельды, средняго Мааса и нѣсколькихъ второстепенныхъ путей. Такса сборовъ, пониженная и объединенная, послѣ долгихъ споровъ, въ 1886 г., нормально составляетъ 0,16 сантима за тонно-километръ для канализованныхъ рѣкъ и 0,5 сантима—для каналовъ.

Доходъ отъ этихъ сборовъ достигъ въ 1907 г. 2.200.000 франковъ, почти покрывающихъ расходы по содержанію и эксплоатаціи, сдѣланные государствомъ въ теченіе того же года (2.300.000 франковъ).

Можно, такимъ образомъ, резюмировать расходъ и доходъ Бельгійскаго государства на судоходныхъ путяхъ въ милліонахъ франковъ:

Періоды.	Расходъ на содержаніе.	Расходъ на первоначальное устройство.	Доходъ.	Разница между доходомъ и расходомъ на содержаніе. Болѣе.	Менѣе.
Съ 1831 по 1840 г. . .	4,5	9,4	13,8	9,3	—
„ 1841 „ 1850 „ . .	12,6	17,7	28,8	16,2	—
„ 1851 „ 1860 „ . .	14.7	37,1	29,7	15	—
„ 1861 „ 1870 „ . .	14,3	62.2	21,5	7,2	—
„ 1871 „ 1880 „ . .	22,9	90,2	16,7	—	4,2
„ 1881 „ 1890 „ . .	23	70,3	14,8	—	8,2
„ 1891 „ 1900 „ . .	20,8	46,2	20	0,8	—
	112,8	333,1	145,3	36,1	—
	445,9				
Въ 1907 г.	2,3	10,5	2,2	—	—

III. Свѣдѣнія о перевозкѣ.

Статистическія свѣдѣнія не даютъ километрическихъ пробѣговъ на бельгійскихъ желѣзныхъ дорогахъ.

Перевозка разряда, носящаго названіе массовыхъ товаровъ, почти соотвѣтствующая перевозкѣ малой скорости, доставляетъ 57% дохода и равняется 71 милліону тоннъ. съ увеличеніемъ на 29% противъ 1900 г. (55 милліоновъ тоннъ).

Число тоннъ, перевезенныхъ на судоходныхъ путяхъ Бельгіи, достигало 52 милліоновъ тоннъ. Средній пробѣгъ тонны составлялъ только 23 километра. Число километрическихъ тоннъ доходило въ 1907 г. до 1.200 милліоновъ, съ увеличеніемъ на 35% противъ 1900 г. (894 милліона).

Впрочемъ, въ этомъ итогѣ фигурируетъ, въ размѣрѣ одной четверти, перевозка въ легкихъ судахъ на морской части Шельды, ниже Антверпена, которая не можетъ быть разсматриваема, какъ путь внутренняго судоходства.

Послѣ Шельды, наиболѣе посѣщаемыми путями являются: канализованный Маасъ, соединительный каналъ между Маасомъ и Шельдой, Самбръ, каналъ между Мастрикомъ и Герцогенбушемъ и верхняя Шельда, которые даютъ въ совокупности болѣе, чѣмъ 500 милліоновъ тонно-километровъ.

Пароходное движеніе (грузовые пароходы и буксирные) — значительно; оно достигаетъ 450 милліоновъ тонно-километровъ, изъ которыхъ половина приходится на морскую часть Шельды.

IV. Свѣдѣнія о стоимости перевозки.

Тарифы желѣзныхъ дорогъ установлены по системѣ исчисленій съ уменьшающимся основаніемъ. Въ общемъ, они представляются замѣтно болѣе низкими, нежели примѣняемые въ Германіи или Франціи. Они мало отличаются отъ тарифовъ французской Сѣверной желѣзной дороги. Фрахты на бельгійскихъ судоходныхъ путяхъ сильно колеблются (отъ 0,5 до 4 сантимовъ за тонно-километръ), смотря по размѣрамъ судовъ, которымъ доступенъ путь, времени года и длинѣ пробѣга. Смѣшанныхъ перевозокъ въ Бельгіи не существуетъ.

Нидерланды.

А.—Желѣзныя дороги.

Длина желѣзнодорожной сѣти составляла къ концу 1907 г. 3.400 километровъ. Затраченный капиталъ неизвѣстенъ; на сѣти Общества голландскихъ желѣзныхъ дорогъ онъ представляетъ 861.000 франк. на километръ.

Большая часть сѣти была построена государствомъ, остальное—обществами. Господствующій способъ эксплоатаціи — система арендной платы съ дѣлежомъ валового дохода. Доходъ достигалъ въ 1906 г. 122 милліоновъ, расходъ—89 милліоновъ и чистый доходъ—33 милліоновъ франковъ. Общества имѣютъ право сами устанавливать тарифы, такъ какъ администрація ограничивается наблюденіемъ надъ тѣмъ, чтобы они не превышали законнаго maximum'а. Эти тарифы, впрочемъ, низки, вслѣдствіе конкурренціи безчисленныхъ судоходныхъ путей, которые бороздятъ всю страну. Движеніе товаровъ поднялось до 1.250 милліоновъ тонно-километровъ.

В.—Судоходные пути.

Судоходные пути имѣютъ 5.200 километровъ длины, изъ которыхъ 2.000 километровъ рѣкъ и 3.200 километровъ каналовъ.

Рѣки содержатся и управляются государствомъ.

Каналы имѣютъ три различныхъ происхожденія:

1) Каналы, построенные спеціально для судоходства, незначительные, за исключеніемъ морскихъ каналовъ (каналы Сѣвернаго моря, между Амстердамомъ и Эймейндемомъ и Тернеузскій).

2) Старые осушительные каналы, иногда очень широкіе и довольно глубокіе, на которыхъ часто развивается активное пароходство. Къ этому разряду подходятъ каналы: Амстель и Спаарна, которые имѣютъ, смотря по мѣсту, отъ 2,20 до 3,70 метровъ глубины и отъ 40 до 250 метровъ ширины.

3) Каналы, сооруженные позднѣе, въ провинціяхъ: Фрисландіи, Гронингенъ, Оверъ-Иссель и Дренте, въ цѣляхъ эксплоатаціи торфа.

Десятая часть сѣти голландскихъ каналовъ принадлежитъ частнымъ лицамъ, двѣ десятыхъ—государству, три десятыхъ—провинціямъ, четыре десятыхъ—общинамъ и корпораціямъ.

Государство приняло участіе въ расходахъ на устройство каналовъ только съ 1840 г.

Съ 1840 г. до 1900 г. оно израсходовало на улучшеніе и содержаніе судоходныхъ путей 300 милліоновъ франковъ, изъ которыхъ около половины затрачены преимущественно въ пользу морского судоходства. Судоходство безплатно на рѣкахъ; на каналахъ, въ принципѣ, оно подвержено непостояннымъ сборамъ (отъ 0,25 до 1 сантима за тонно-километръ), взимаемымъ, обыкновенно, при проходѣ шлюзовъ и мостовъ; доходъ отъ этихъ сборовъ не покрываетъ, впрочемъ, издержекъ по содержанію каналовъ. Сборы были недавно упразднены на государственныхъ каналахъ, но онѣ существуютъ на большей части остальныхъ.

ЧАСТЬ ВТОРАЯ.

Элементы, которые вліяютъ на распредѣленіе перевозки между желѣзными дорогами и судоходными путями.

Необходимо предварительно установить важный принципъ: конкурренція судоходства, даже въ тѣхъ странахъ, гдѣ оно очень развито, можетъ вліять только на часть перевозокъ по желѣзной дорогѣ.

Перевозка пассажировъ и почты ускользаетъ отъ судоходства почти всецѣло, мелкая перевозка малой скорости ускользаетъ въ большей части. Съ другой стороны, именно потому, что желѣзныя дороги оказываютъ услуги, которыхъ никакой другой способъ сообщенія оказать не можетъ, современныя государства стремятся надѣлять ими всѣ части ихъ территоріи, какъ тѣ, которыя обслуживаетъ судоходство, такъ и тѣ, куда судоходству было бы невозможно проникнуть. Изъ этого слѣдуетъ, что, съ географической точки зрѣнія, сѣть судоходныхъ путей, вообще, гораздо менѣе обширна и, въ особенности, гораздо менѣе правильно распредѣлена, чѣмъ сѣть желѣзныхъ дорогъ.

Однимъ словомъ, вездѣ и во всемъ желѣзная дорога можетъ конкуррировать съ судоходнымъ путемъ *), между тѣмъ какъ обратное представляется сомнительнымъ. Изъ этого слѣдуетъ, что въ вопросѣ, который насъ интересуетъ, можно только съ величайшею осторожностью пользоваться статистическими средними по желѣзнымъ дорогамъ, потому что они заключаютъ въ себѣ, вмѣстѣ съ элементами, свойственными судоходной дѣятельности, также элементы совершенно другого порядка.

I. Стоимость перевозки.

Стоимость перевозки является, вообще, главнымъ элементомъ въ вопросахъ конкурренціи. Если нѣтъ особыхъ причинъ, отправитель отдаетъ предпочтеніе самому экономическому способу перевозки.

Мы увидимъ, что наиболѣе оспариваемыми конкурренціей грузами являются громоздкіе товары, отправляемые большими массами.

На многихъ путяхъ они составляютъ почти всю перевозку на судахъ. Поэтому, если хотятъ сравнить стоимость перевозки по желѣзной дорогѣ со стоимостью перевозки судоходнымъ путемъ, то нужно выбрать, дабы сравненіе было точнымъ, тарифъ, соотвѣтствующій отправкамъ цѣлымъ поѣздомъ или, по крайней мѣрѣ, нѣсколькими вагонами, при чемъ манипуляціи по нагрузкѣ и разгрузкѣ должны лежать на обязанности заинтересованныхъ лицъ. Система тарификаціи товаровъ имѣетъ большое значеніе для распредѣленія перевозки между желѣзными дорогами и судоходными путями.

Мы увидимъ далѣе, что судоходные пути отвлекаютъ тѣмъ большую часть перевозки, чѣмъ больше разстояніе, на которое перевозятся грузы. Слѣдовательно, тарифами желѣзныхъ дорогъ, борющимися наиболѣе успѣшно

*) За исключеніемъ Волги, вдоль которой пока нѣтъ желѣзныхъ дорогъ (1910 г.).

съ конкурренціей судоходныхъ путей, являются тѣ, которые имѣютъ самыя незначительныя основныя ставки для большихъ разстояній, т. е. такіе тарифы, километрическія основанія которыхъ значительно уменьшаются съ увеличеніемъ разстояній.

Такіе тарифы дѣлаютъ въ особенности очень невыгоднымъ употребленіе смѣшанныхъ перевозокъ, когда дѣло идетъ объ обслуживаніи пункта, который не лежитъ на самомъ берегу судоходнаго пути: часть пути, которую нельзя совершить иначе, какъ по желѣзной дорогѣ, обойдется въ этомъ случаѣ, дѣйствительно, гораздо дороже, такъ какъ передвиженіе по ней будетъ расцѣнено, какъ перевозка по отдѣльному пути, по тарифу, вычисленному по начальнымъ повышеннымъ основаніямъ, а не какъ за лишніе километры, расцѣненные по низкой платѣ. Вотъ почему нѣмецкая тарификація, допускающая, вообще, стоимость провоза, пропорціональную совершенному пробѣгу, болѣе благопріятна для судоходныхъ путей, чѣмъ тарификація французская или бельгійская, примѣняющая исчисленія съ уменьшающимися основными ставками.

Средняя высота тарифовъ зависитъ, впрочемъ, въ широкой мѣрѣ отъ воспособленій, которыя дѣлаютъ различныя государства въ пользу своихъ желѣзныхъ дорогъ, или, напротивъ, отъ обязанностей, которыя они возлагаютъ на нихъ. То же самое замѣчаніе приложимо къ стоимости перевозокъ водою. Первая часть настоящаго изслѣдованія показываетъ, что желѣзныя дороги въ этомъ отношеніи (за исключеніемъ, быть можетъ, одной Голландіи) серьезно стѣснены по сравненію съ судоходными путями; товары, перевозимые по желѣзной дорогѣ, оплачиваютъ, дѣйствительно, во-первыхъ, содержаніе пути, во-вторыхъ, проценты на капиталъ и, сверхъ того, должны доставлять часто хозяину эксплоатаціи (государству или обществу) прибыль, которая можетъ быть значительной (напримѣръ, въ Пруссіи); тѣ товары, которые плутъ водою, почти всегда освобождены отъ оплаты этихъ двухъ послѣднихъ расходовъ и оплачиваютъ только незначительную часть перваго расхода, если только они не освобождены совсѣмъ отъ сборовъ.

Независимо отъ судоходныхъ сборовъ, элементъ, который имѣетъ наибольшее значеніе въ установленіи стоимости перевозки водою, это дѣйствительная стоимость перевозки съ технической точки зрѣнія.

а) Однимъ изъ неудобствъ воднаго пути является то, что онъ представляетъ, по отношенію къ желѣзной дорогѣ, удлиненіе пробѣга, потому что онъ часто принужденъ бываетъ обходить многія препятствія, которыя желѣзная дорога можетъ преодолѣть, и слѣдовать чаще всего по направленію дна долинъ. Упомянутое удлиненіе не превышаетъ 17% для двухъ главныхъ германскихъ рѣкъ, отъ Роттердама до Мангейма или отъ Гамбурга до австрійской границы. Оно ощутительнѣе во Франціи и достигаетъ на путяхъ:

Отъ Парижа (Латурнель) . . .	до Нанси	17%
	„ Дижона.	26%
	„ Ліона	25%
	„ Дюнкирхена.	48%
	„ Валансьена	26%
	„ Руана	78%

б) Слабый уклонъ благопріятенъ для судоходства. Можно легко распре-

дѣлить въ этомъ отношеніи главныя континентальныя рѣки, отмѣтивъ, что берега достигаютъ высоты 100 метровъ выше уровня устья на разстояніи:

215	килом.	отъ	моря	на	Ронѣ,	621	килом.	отъ	моря	на Рейнѣ,
398	„	„	„	„	Луарѣ,	662	„	„	„	„ Эльбѣ,
524	„	„	„	„	Одерѣ,	1.725	„	„	„	„ Дунаѣ,
556	„	„	„	„	Сенѣ,	2.490	„	„	„	„ Волгѣ.

в) На каналахъ и канализованныхъ рѣкахъ уклонъ сопровождается увеличеніемъ числа шлюзовъ, которые являются причиной замедленія движенія. Всякая же потеря времени влечетъ за собой увеличеніе фрахта, въ виду того, что, если пробѣгъ, сдѣланный судномъ въ теченіе года, меньше, то требуется, чтобы каждый пройденный километръ доставилъ судовщику большую долю возмѣщенія расходовъ и процента на вложенный капиталъ. Число шлюзовъ очень измѣняется, смотря по топографическому положенію пути: на одной и той же длинѣ въ 310 километровъ проектированный каналъ между Рейномъ и Ганноверомъ будетъ имѣть только восемь шлюзовъ, между тѣмъ какъ на каналѣ между Марной и Рейномъ ихъ имѣется 177. Когда шлюзы очень многочисленны, нельзя давать имъ большихъ размѣровъ, не увеличивая чрезмѣрно расходовъ на постройку. Они могутъ тогда принять только одно судно, какъ это и существуетъ на каналахъ во Франціи, и поэтому тяга черезъ нихъ караванами становится невозможной.

г) Малая величина шлюзовъ препятствуетъ, сверхъ того, употребленію большихъ судовъ. При этомъ, при всѣхъ прочихъ одинаковыхъ условіяхъ, фрахтъ измѣняется въ обратномъ направленіи по отношенію къ количеству тоннъ вмѣстимости судна. Большія суда доставляютъ значительную экономію, вслѣдствіе того, что расходы по тягѣ и личному составу служащихъ возрастаютъ далеко несоотвѣтственно увеличенію нагрузки. Можно указать на громадную разницу въ этихъ расходахъ для мелкаго судна „berrichon" въ 80 тоннъ и для большого нефтяного судна въ 9.000 тоннъ, которое плаваетъ на Волгѣ.

д) Судоходство прерывается вынужденными остановками. Добровольные перерывы, имѣющіе цѣлью выждать болѣе благопріятное время для исполненія работы, становятся все болѣе и болѣе рѣдкими. Но всегда приходится считаться съ замерзаніемъ, которое продолжается мѣсяцъ на востокѣ Франціи или на западѣ Германіи, два мѣсяца на востокѣ этой послѣдней страны и пять мѣсяцевъ въ Россіи.

Наконецъ, въ Германіи приходится особенно принимать во вниманіе низкія воды, продолжительность стоянія и минимумъ которыхъ очень непостоянны, смотря по году, и которыя ведутъ къ значительному повышенію фрахта, иногда даже къ пріостановкѣ перевозки.

По этой причинѣ судоходство на Рейнѣ въ Страсбургѣ продолжалось 160 дней въ 1904 г. и 268 въ 1905 г.; вслѣдствіе этого грузооборотъ порта достигалъ въ первомъ случаѣ 415.000 и во второмъ—807.000 тоннъ. Перерывы въ рѣчномъ судоходствѣ, принуждающіе судоходцевъ покрывать постоянные расходы по флоту при производствѣ меньшаго числа рейсовъ въ годъ, ведутъ, естественно, къ общему увеличенію фрахта, къ которому присоединяются затрудненія, причиняемыя покупателямъ.

е) На фрахтъ вліяетъ также въ широкихъ размѣрахъ организація тяги. Постепенно прежнія двигательныя силы—человѣкъ, лошадь и оселъ—стремятся уступить мѣсто механическимъ двигателямъ, болѣе сильнымъ, болѣе пра-

вильнымъ и особенно выгоднымъ, когда можно примѣнить буксирную тягу караванами.

Если резюмировать всѣ эти особенности водяныхъ путей, то должно изъ нихъ сдѣлать выводъ, что хорошій каналъ лучше плохой рѣки, но онъ будетъ гораздо ниже по качеству хорошей рѣки. Фрахтъ можетъ опускаться до 1,5 сантима, до 1 сантима и даже немного менѣе на хорошемъ каналѣ; но только большая рѣка съ большимъ расходомъ воды и постояннымъ уровнемъ воды, словомъ, рѣка, по которой могутъ ходить караваны судовъ, нагруженныхъ нѣсколькими тысячами тоннъ, позволяетъ понижать эти фрахты до 0,4—0,5 сантима, чему удивляются экономисты на Рейнѣ и Волгѣ.

Мы говорили до сихъ поръ о фрахтѣ, какъ объ очень опредѣленной величинѣ. Въ дѣйствительности же, это только средняя величина, потому что фрахтъ подвергается въ теченіе года многосложнымъ колебаніямъ.

1) фрахтъ колеблется, для одного и того же товара и на той же самой рѣкѣ, съ пониженіемъ уровня воды, если недостатокъ ея принуждаетъ судовщика плавать иногда съ уменьшеннымъ грузомъ. Эта причина измѣненія фрахтовъ особенно ощутительна въ Германіи и Россіи; повышеніе фрахтовъ, къ которому она приводитъ, достигаетъ и даже превышаетъ иногда 50% во время извѣстныхъ періодовъ. Такимъ образомъ, напримѣръ, фрахтъ на хлѣбъ отъ Антверпена до Страсбурга, который, нормально, равняется 5,50 франка, поднимается до 8,75 франка въ продолженіе января мѣсяца;

2) на рѣчной фрахтъ въ широкихъ размѣрахъ вліяетъ законъ предложенія и спроса. Фрахтъ на каменный уголь, напримѣръ, поднимается всегда зимою, въ то время, когда потребность въ углѣ заставляетъ чувствовать себя наиболѣе сильно; фрахтъ этотъ особенно низокъ, напротивъ, лѣтомъ. Въ августѣ мѣсяцѣ 1907 г. фрахтъ изъ Шарлеруа равнялся: 6,75 франка до Реймса, 7,25 франка—до Нанси и 7,70 франка—до Эпиналя, достигнувъ въ мартѣ мѣсяцѣ того же года 7,25 франка до Реймса, 8,25 франка—до Нанси и 8,75 франка—до Эпиналя. Можно замѣтить такое же колебаніе въ размѣрахъ фрахта на каменный уголь съ сѣвера въ Парижъ, гдѣ фрахтъ достигалъ 6,25 франка въ январѣ, октябрѣ, ноябрѣ и декабрѣ 1907 г. и составлялъ только 5 франковъ въ продолженіе лѣтнихъ мѣсяцевъ того же года. Иногда измѣненія бываютъ еще большія; такъ, въ 1906 г. рѣчной флотъ Сены оказался недостаточнымъ для перевозки всего англійскаго каменнаго угля, прибывшаго въ Руанъ, и фрахтъ изъ Руана въ Парижъ поднялся рѣзко съ 3 до 5 франковъ.

Существуетъ, однако, цѣлая категорія перевозокъ водою, стоимость которыхъ почти постоянна и не подчиняется непосредственнымъ образомъ закону предложенія и спроса. Это—перевозки цѣнныхъ предметовъ, совершаемыя большими судоходными обществами, производящими правильные рейсы. Мы увидимъ далѣе, что эти общества почти никогда не устраиваютъ конкурренціи между собою и особенно стараются отнять у желѣзной дороги товары, которые могутъ платить высокіе фрахты, примѣняя къ опредѣленному тарифу желѣзной дороги нѣкоторую постоянную скидку, вычисленную въ связи съ маленькими облегченіями, предоставляемыми кліентамъ.

Въ началѣ этой главы было сказано, что чаще всего выгода, получаемая на стоимости провоза, является достаточной причиной для выбора одного изъ двухъ конкуррирующихъ способовъ перевозки. Тѣмъ не менѣе, желѣзная

дорога всегда представляетъ, по сравненію съ своимъ конкуррентомъ, такія серьезныя преимущества, какъ скорость, правильность и безопасность перевозки.

Поэтому, можно вообще признать, что отказъ отъ услугъ желѣзной дороги происходитъ только тогда, когда измѣненіе стоимости провоза въ пользу судоходнаго пути достигаетъ 15% или 20%. Но это только средняя величина, и далѣе мы будемъ имѣть случай привести примѣры конкурренціи, существующіе вслѣдствіе особенныхъ обстоятельствъ, хотя разница въ стоимости провоза очень уклоняется отъ цифры 20%, которой хотятъ иногда приписать значеніе неизмѣннаго правила.

II. Стоимость нагрузки и разгрузки.

На желѣзныхъ дорогахъ стоимость нагрузки и разгрузки опредѣляется по оффиціально установленнымъ и постояннымъ тарифамъ. Во Франціи нужно считать 30 сантимовъ съ тонны за нагрузку и столько же за разгрузку цѣлыхъ вагоновъ. Нѣмецкіе тарифы немного выше, но почти всегда манипуляціи по нагрузкѣ и разгрузкѣ совершаются заинтересованными лицами или артелями.

На судоходныхъ путяхъ можно считать отъ 30 до 75 сантимовъ за нагрузку и отъ 50 сантимовъ до 1 франка за разгрузку. Если захотимъ сравнить перевозку въ прямомъ сообщеніи по желѣзной дорогѣ со смѣшанной перевозкой (по желѣзной дорогѣ и водѣ), то нужно принять во вниманіе, кромѣ того, расходы по перегрузкѣ. Мы приводимъ ниже, въ видѣ примѣра, размѣры сборовъ, взимаемыхъ въ нѣкоторыхъ хорошо оборудованныхъ перегрузочныхъ портахъ:

Желѣзныя дороги:	Изъ вагона на судно.	Изъ судна въ вагонъ.
	Франки съ тонны.	
Саксонскія (въ Дрезденѣ или Ризѣ)	Отъ 0,50 до 0,70	Отъ 0,90 до 1,00
Баденскія (хлѣбъ) розсыпью	1,00	0,80
„ „ съ укладкой въ мѣшокъ .	—	1,10
Баденскія (уголь)	0,90	0,90
Баварскія (хлѣбъ въ Вюрцбургѣ) .	0,60	0,75

Наконецъ, перевозка по желѣзной дорогѣ или водѣ должна заканчиваться перевозкой гужемъ, отъ пристани или станціи къ промышленнымъ заведеніямъ. Перевозка гужемъ, стоимость которой увеличивается вмѣстѣ съ разстояніемъ, которое нужно проѣхать, является тяжелой обузой для промышленника. Это служитъ для него также препятствіемъ, которое мѣшаетъ ему использовать періоды промышленнаго роста, потому что нормальное количество лошадей онъ можетъ увеличить только съ большимъ трудомъ. Чтобы устранить эти два неудобства и воспользоваться, кромѣ того, выгодами автоматической разгрузки, промышленники соединяютъ свои заведенія вѣтками съ желѣзной дорогой. Въ этой гибкости желѣзной дороги, которая позволяетъ ей проникать на каждый заводъ и даже въ каждую часть завода, нельзя не видѣть даже одно изъ самыхъ яркихъ преимуществъ передъ судоходнымъ путемъ. Французскія желѣзнодорожныя общества не преминули

обратить вниманіе на ту пользу, какую они могутъ извлечь изъ этого преимущества. Сѣверное общество, въ особенности, значительно способствовало постройкѣ отдѣльныхъ вѣтокъ, ссужая съ этой цѣлью промышленниковъ необходимыми капиталами, отмѣняя часто сборы на вѣткѣ и создавая на свой счетъ въ предмѣстьяхъ большихъ городовъ магистральные пути, къ которымъ прививается цѣлая серія вѣтокъ. Такимъ образомъ, въ 1908 г. сѣверная сѣть насчитывала 1.100 отдѣльныхъ вѣтокъ, при 605 станціяхъ, открытыхъ для общаго движенія малой скорости.

Нижеслѣдующая таблица показываетъ всю очевидность вліянія вѣтокъ, позволяющихъ избѣгать гужевой перевозки между станціями и заводами въ округѣ Шарлевиля (1906 г.):

—	Общее количество тоннъ, отправленныхъ или полученныхъ.	Общее количество тоннъ, отправленныхъ или полученныхъ водою.		Общее количество тоннъ, отправленныхъ или полученныхъ по желѣзной дорогѣ.	
		Сумма.	Проценты.	Сумма.	Проценты.
Соединенныя вѣтками заводы	533.600	75.500	14	458.100	86
Не соединенныя вѣтками заводы	171.400	72.300	42	99.100	58

Это преимущество желѣзной дороги исчезаетъ, если заведеніе, которое слѣдуетъ обслуживать, расположено на самомъ берегу судоходнаго пути, такъ что оно можетъ пользоваться обоими путями, не прибѣгая къ перевозкѣ гужемъ. Это и наблюдается, вообще, на заводахъ района Нанси и верхней Марны, и приводимая ниже таблица показываетъ, что даже соединенные съ желѣзной дорогой заводы отдаютъ водному пути большую часть количества тоннъ (1906 г.) своихъ грузовъ:

Заводы, соединенные вѣтками съ районами:	Общее количество тоннъ, отправленныхъ или полученныхъ.	Количество тоннъ, отправленныхъ или полученныхъ водою.		Количество тоннъ, отправленныхъ или полученныхъ по желѣзной дорогѣ.	
		Сумма.	Проценты.	Сумма.	Проценты.
Нанси	4.308.400	1.348.400	31	2.965.000	69
Верхней Марны	788.300	259.200	33	529.000	67

Вліяніе желѣзнодорожныхъ вѣтвей равно сказывается и въ Голландіи, гдѣ конкурренція судоходныхъ путей проявляется въ маленькихъ городахъ, не обслуживаемыхъ непосредственно желѣзной дорогой, гораздо сильнѣе, нежели въ большихъ городахъ (Амстердамъ, Роттердамъ и т. д.), въ которыхъ всѣ большіе заводы соединены съ желѣзными дорогами и гдѣ потребности въ городскомъ передвиженіи, напротивъ, ведутъ къ загроможденію мѣстныхъ каналовъ.

III. Длина пробѣга, который приходится совершать.

Не зависитъ ли конкурренція судоходнаго пути отъ длины пробѣга?

Чтобы отвѣтить на этотъ вопросъ, необходимо вспомнить, что въ расходахъ, которые вызываются перевозками какъ водою, такъ и по желѣзной

дорогѣ, есть часть независимая отъ разстоянія, являющаяся слѣдствіемъ преимущественно потери времени при нагрузкѣ и разгрузкѣ, относительное значеніе которыхъ, однако, уменьшается по мѣрѣ того, какъ пробѣгъ увеличивается. Эта потеря времени сопряжена съ серьезными послѣдствіями, особенно для рѣчного флота, операціи котораго вообще медленны, а нагрузка и разгрузка сопровождаются къ тому же бездѣйствіемъ, какъ личнаго, такъ и подвижного состава.

Такимъ образомъ, въ зависимости отъ указанной причины, въ Гамбургѣ размѣры фрахтовъ, соотвѣтствующихъ перевозкѣ 100 килогр. хлѣба, составляли:

Концевые пункты.	Разстояніе, въ километрахъ.	Франки за все разстояніе.	Сантимы съ тонно-километра.
Гамбургъ—Магдебургъ.	293	0,81	2,7
Гамбургъ—Дрезденъ.	566	0,90	1,6
Гамбургъ—Аусcигъ	654	1,06	1,4

Отсюда видно, что километрическая ставка во фрахтѣ чувствительно уменьшается, когда разстояніе увеличивается, и вся выгода, которую позволяетъ реализировать перевозка водою, становится тогда довольно значительной, такъ что вознаграждаетъ за всѣ неудобства воднаго пути.

Итакъ, нормально конкурренція судоходства даетъ себя чувствовать всего сильнѣе на большихъ разстояніяхъ.

Въ Германіи это явленіе сказывается всего яснѣе. Перевозки водою на большихъ рѣкахъ безъ шлюзовъ или на каналахъ съ рѣдкими шлюзами совершаются въ Германіи скорѣе, поэтому стоимость нагрузокъ и разгрузокъ представляетъ тамъ тѣмъ большую часть общаго фрахта. Напротивъ, нормальные или спеціальные тарифы желѣзныхъ дорогъ большею частью строго пропорціональны разстоянію. Такъ, г. Зимферъ имѣлъ основаніе вычислить, что перевозка товара была бы выгодна по новому каналу между Рейномъ и Ганноверомъ, если бы только такому товару надо было сдѣлать болѣе 40 километровъ и если бы пунктъ отправленія и пунктъ назначенія находились оба на каналѣ. Если же одинъ изъ этихъ пунктовъ не лежалъ бы непосредственно на судоходномъ пути, то смѣшанный пробѣгъ сдѣлался бы выгоднымъ, на разстояніи не менѣе 70 километровъ, а если бы потребовались двѣ перегрузки, то перевозка была бы выгодной на разстояніи уже не менѣе 160 верстъ.

Предшествовавшія соображенія показываютъ, что средній пробѣгъ, вообще, менѣе значителенъ по желѣзной дорогѣ, чѣмъ водою. Разница эта, въ общемъ, превышаетъ то удлиненіе, которое зависитъ отъ того указаннаго выше факта, что разстояніе по водному пути между двумя пунктами всегда нѣсколько длиннѣе, чѣмъ по желѣзной дорогѣ; изъ этого можно заключить, что водный путь захватитъ тѣмъ большую часть перевозки, чѣмъ болѣе удалены одна отъ другой тѣ мѣстности, о сношеніяхъ между которыми идетъ рѣчь.

Такимъ образомъ, въ Россіи средній пробѣгъ составляетъ 475 километровъ по желѣзной дорогѣ и 950—водою; въ Германіи среднее разстояніе, на которомъ совершатся перевозка по желѣзной дорогѣ, составляетъ 114 километровъ, а по водѣ—290 километровъ.

Во Франціи это явленіе менѣе замѣтно по двумъ причинамъ: во-

первыхъ, фрахтъ на французскихъ судоходныхъ путяхъ съ разстояніемъ не падаетъ такъ низко, какъ въ Германіи или Россіи; съ другой стороны, тарифы желѣзныхъ дорогъ заключаютъ въ себѣ ставки, въ широкихъ размѣрахъ уменьшающіяся вмѣстѣ съ разстояніемъ. Нѣкоторыя конечныя ставки (тарифъ на руду) ниже даже размѣра самыхъ низкихъ фрахтовъ. Поэтому, средній пробѣгъ товаровъ водою составляетъ во Франціи 154 километра, разстояніе—замѣтно одинаковое съ среднимъ пробѣгомъ груза по желѣзнымъ дорогамъ, если исправить ошибку, происходящую отъ того, что въ статистическихъ свѣдѣніяхъ Франціи считается за двѣ тонны одна тонна, побывавшая на двухъ дорогахъ.

Если присмотрѣться ближе къ нѣкоторымъ воднымъ путямъ, то еще можно замѣтить нѣкоторое предпочтеніе перевозкамъ водою на болѣе длинныхъ разстояніяхъ: вотъ сравнительныя данныя для главныхъ предметовъ перевозки по Восточной сѣти дорогъ:

—		Средній пробѣгъ. По желѣзной дорогѣ.	Водою.
Соль съ назначеніемъ	на другія станціи Восточной сѣти	266	428
	въ мѣстности Сѣверной сѣти .	348	477
Хлѣбъ		70	157
Руда		14	281

Нижеслѣдующая таблица, составленная Восточнымъ обществомъ, показываетъ для того и другого способа перевозки средній пробѣгъ каменнаго угля между Нанси и различными каменноугольными копями, снабжающими эту область. Эта таблица даетъ большіе пробѣги водою, чѣмъ по желѣзной дорогѣ; но разница немного выше того удлиненія пути, которое вызывается извилистостью судоходной рѣки.

Перевозка каменнаго угля и кокса въ 1907 году:

Округа, имѣющіе сношенія съ округомъ Нанси.	САРРЪ.			РУРЪ.			ЛЬЕЖЪ.		
	Желѣзная дорога.		Водный путь.	Желѣзная дорога.		Водный путь.	Желѣзная дорога.		Водный путь.
	Общая перевозка.	Въ т. ч. могло бы пойти вод.	Общая перевозка.	Общая перевозка.	Въ т. ч. могло бы пойти водою.	Общая перевозка.	Общая перевозка.	Въ т. ч. могло бы пойти вод.	Общая перевозка.
Количество тоннъ	569.000	461.800	170.000	80.300	769.00	53.300	11.100	9.200	40.300
Средній пробѣгъ, въ километрахъ . . .	137	165	152	429	428	799	294	289	457

Округа, имѣющіе сношенія съ округомъ Нанси.	ШАРЛЬРУА.			СѢВЕРЪ.			ПА-ДЕ-КАЛЕ.		
	Желѣзная дорога.		Водный путь.	Желѣзная дорога.		Водный путь.	Желѣзная дорога.		Водный путь.
	Общая перевозка.	Въ т. ч. могло бы пойти водою.	Общая перевозка.	Общая перевозка.	Въ т. ч. могло бы пойти вод.	Общая перевозка.	Общая перевозка.	Въ т. ч. могло бы пойти вод.	Общая перевозка.
Количество тоннъ	22.700	18.400	133.100	191.000	172.100	137.700	313.600	299.900	183.300
Средній пробѣгъ, въ километрахъ . . .	307	299	521	341	338	477	391	385	504

Хотя судоходнымъ путямъ благопріятствуютъ большія разстоянія, но изъ этого не слѣдуетъ еще, чтобы судоходные пути не могли приспособиться къ среднимъ разстояніямъ или даже короткимъ. Но тогда преобладающимъ вопросомъ является уже не сравненіе стоимости самыхъ перевозокъ, а разница въ стоимости нагрузки и разгрузки. Въ этомъ случаѣ, судоходный путь можетъ конкуррировать только тогда, когда онъ соединяетъ два промышленныхъ заведенія, расположенныхъ на берегу водяного пути. Таковъ случай, указанный Орлеанскимъ обществомъ для строительной извести, доставляемой изъ Лагерша въ Буржъ или Вьерзонъ. Южное общество указываетъ на перевозку водою бумажной фабрикой въ Монтехѣ и станціей Дьепенталь, перевозка эта замѣняетъ собою гужевую доставку товаровъ, предназначенныхъ желѣзной дорогѣ.

Однако, даже въ случаѣ расположенія промышленныхъ заведеній на водномъ пути, случается, что желѣзная дорога можетъ еще конкуррировать на короткихъ разстояніяхъ, благодаря болѣе совершенной организаціи отдѣльныхъ вѣтокъ и складамъ для товаровъ. Это происходитъ съ рудою въ округѣ Нанси, которая перевозится большими массами (560.000 тоннъ въ 1906 г.) по желѣзной дорогѣ на незначительномъ разстояніи (14 километровъ) между рудниками Ландра, Помпея, Марбаха и чугоноплавильными заводами близъ Жарвилля, Максевилля, Понъ-а-Муссона и Понъ-Сенъ-Винцента, хотя всѣ эти пункты обслуживаются воднымъ путемъ. Необходимость подвозить товаръ къ судну или выгружать его съ судна на самый берегъ канала, въ то время какъ вагонъ можетъ подойти за товаромъ въ любой пунктъ территоріи копей или завода, объясняетъ предпочтеніе, отдаваемое желѣзной дорогѣ.

IV. Продолжительность пробѣга.

Вообще преимущество желѣзной дороги проявляется очень замѣтно, особенно если имѣть въ виду не установленную закономъ продолжительность перевозки по желѣзной дорогѣ, а нормальную продолжительность, которая нѣсколько короче.

На Сѣверной сѣти допускаемое закономъ промедленіе не превышаетъ, вообще, трехъ или четырехъ дней, если только товаръ не обложенъ спеціальнымъ тарифомъ, допускающимъ дополнительную отсрочку въ пять или десять дней. На дѣлѣ, управленіе эксплоатаціей этой сѣти прилагаетъ всѣ

старанія къ тому, чтобы значительно уменьшить сроки доставки между всѣми важными центрами. Такимъ образомъ, товары, нагруженные въ Парижѣ, бываютъ уже въ распоряженіи публики на другой день въ Лиллѣ, Валансьенѣ, Аррѣ, Ланѣ и т. д. То же самое можно сказать о вагонахъ съ каменнымъ углемъ, нагруженнымъ вечеромъ на каменноугольныхъ станціяхъ. Если эти вагоны имѣютъ пунктомъ назначенія Парижъ, то они направляются въ прямомъ сообщеніи, тратя на переѣздъ восемь часовъ и не подвергаясь въ пути никакимъ перемѣнамъ въ составѣ или остановкамъ.

Тотъ же самый переѣздъ по водѣ требуетъ, по крайней мѣрѣ, пятнадцать дней пути. На дѣлѣ, потеря времени въ дорогѣ или при нагрузкѣ или разгрузкѣ препятствуетъ легкому судну дѣлать болѣе четырехъ рейсовъ въ годъ, хотя часто разумно доказываютъ, что теоретически судно это должно было бы и могло бы сдѣлать ихъ пять или шесть.

Названное преимущество желѣзной дороги увеличивается, вообще, вмѣстѣ съ удлиненіемъ разстоянія.

Сѣверный каменный уголь, назначенный:	Продолжительность нормальнаго переѣзда.	
	По желѣзной дорогѣ.	По водѣ.
въ Реймсъ	2 дня	20 дней
„ Сенъ-Дизье	3 „	30 „
„ Эпиналь	отъ 4 до 5 дней.	отъ 50 до 60 дней.

Слишкомъ большая продолжительность перевозокъ водою дѣлаетъ конкурренцію ихъ все менѣе и менѣе серьезной для перевозокъ пассажировъ и почты.

Нужны исключительныя обстоятельства, чтобы судоходный путь могъ играть еще роль въ перевозкѣ пассажировъ.

Такія обстоятельства имѣются на лицо только на извѣстныхъ континентальныхъ рѣкахъ, въ той ихъ части, гдѣ онѣ доступны большимъ пароходамъ.

Мы можемъ указать на легкія суда въ большихъ городахъ, на классическія экскурсіи вдоль береговъ Рейна, на плаванія на большомъ разстояніи судовъ привиллегированнаго пароходнаго общества на Дунаѣ (которое насчитывало 500.000 пассажировъ въ 1898 г., достигнувъ 1.800.000 пассажировъ въ 1890 г.) и, наконецъ, на длинные пробѣги по Волгѣ, изборождаемой 400 быстроходными пароходами, достигающими 1.500 лошадиныхъ силъ и могущими поднимать до 1.400 человѣкъ и покрыть въ пять дней 2.200 километровъ отъ Н.-Новгорода до Астрахани.

Для товаровъ большой скорости перевозки водою также исключительны. Можно встрѣтить, однако, движеніе этого рода, вполнѣ оборудованное, на большихъ нѣмецкихъ и австрійскихъ рѣкахъ. Это движеніе находится въ рукахъ могущественныхъ пароходныхъ обществъ. Товары большой скорости сдаются имъ для перевозки маленькими количествами, отъ 50 до 1.000 килограммовъ. Перевозка тюковъ съ мелкими товарами большой скорости между пристанями нижняго Рейна составляетъ только незначительную часть грузооборота (около одной сотой); она достигаетъ, напротивъ, около одной трети перевозки между пристанями средняго Рейна (Кельнъ, Дюссельдорфъ

и т. д.), если не принимать въ расчетъ каменнаго угля. Можно указать на ежедневное движеніе между Кельномъ и Роттердамомъ въ обоихъ направленіяхъ пароходовъ, отправляющихся въ 8 часовъ вечера и прибывающихъ на другой день въ 3 часа—внизъ по теченію и въ 5 часовъ—вверхъ по теченію. Другое пароходное сообщеніе между Роттердамомъ и Дюнсбургомъ исполняется въ двадцать четыре часа при движеніи вверхъ и въ 14 часовъ при движеніи внизъ. Эта большая скорость позволяетъ рѣчному флоту выполнять часть перевозки самыхъ хрупкихъ и скоропортящихся товаровъ, какъ яйца или молоко.

Движеніе большой скорости играетъ еще болѣе важную роль въ дѣятельности рѣчного флота Эльбы. Два болѣе могущественныхъ судоходныхъ общества на этой рѣкѣ („Vereinigte Elbesschiffahrts - Gesellshaften - Aktiengesellschaft" и „Oesterreichishe Nordwest - Dampfschiffahrts - Gesellschaft") заключили договоръ. Они отправляютъ грузовыя суда большой скорости въ 100 и до 300 лошадиныхъ силъ, чтобы обслуживать нижеслѣдующія три почтовыя линіи:

1) изъ Гамбурга въ Магдебургъ (тарифъ 25 марта 1904 г.) и обратно, по крайней мѣрѣ, три раза въ недѣлю въ каждомъ направленіи (понедѣльникъ, среда, пятница);

2) изъ Гамбурга въ саксонскіе порты (Риза и Дрезденъ) и обратно, (тарифъ 1 апрѣля 1904 г.) также, по крайней мѣрѣ, три раза въ недѣлю: по вторникамъ, четвергамъ, субботамъ—изъ Гамбурга и по понедѣльникамъ, средамъ, пятницамъ—изъ Дрездена;

3) изъ Гамбурга въ порты верхней Эльбы: Лобау, Теченъ (тарифъ 15 января 1903 г.), тоже по крайней мѣрѣ три раза въ недѣлю: по вторникамъ, четвергамъ, субботамъ изъ Гамбурга и Течена. Условія и стоимость перевозки большой скорости публикуются въ оффиціальныхъ тарифахъ, которые касаются трехсотъ или четырехсотъ различныхъ товаровъ. Стоимость этихъ перевозокъ слагается изъ двухъ частей:

1) фрахтъ собственно (увеличивающійся на 20% при низкой водѣ), размѣры котораго измѣняются особенно при загроможденіи судна, происходящемъ отъ большей или меньшей плотности товаровъ;

2) страхованіе, размѣры премій по которому измѣняются вмѣстѣ съ фрахтомъ и шансами на поврежденіе товаровъ; въ среднемъ оно равно 50% фрахта.

Очень полныя и очень точныя правила опредѣляютъ права и обязанности отправителей и вышеозначенныхъ перевозочныхъ предпріятій. Фрахты, вообще, довольно высоки; они превышаютъ, въ общемъ, 3 сантима съ тонно-километра въ обоихъ направленіяхъ. Этимъ объясняется то обстоятельство, что упомянутыя предпріятія не были утилизованы для большихъ отправокъ; тарифы желѣзныхъ дорогъ на отправки цѣлыми вагонами, дѣйствительно, представляются болѣе экономичными, какъ только каждая отправка достигнетъ 10.000 килограммовъ.

Продолжительность переѣзда водою изъ Лобау въ Гамбургъ, при 630 километрахъ, составляетъ три дня внизъ по теченію и восемь дней вверхъ по теченію. Отсюда видно, что, когда дѣло идетъ о перевозкахъ на большое разстояніе, самое ускоренное движеніе водою, которое равняется по скорости желѣзнодорожному движенію малой скорости, никогда не бываетъ такимъ быстрымъ, какъ движеніе большой скорости по желѣзнымъ дорогамъ.

Каналы Западной Европы, по причинѣ ихъ узкаго сѣченія и многочисленности ихъ шлюзовъ, также не годятся для быстрыхъ перевозокъ. Можно, однако, указать на организацію перевозки почты на каналѣ изъ Брюсселя къ Рюпелю и Антверпену и обратно, посредствомъ ежедневныхъ пароходныхъ рейсовъ. Товары этого ускореннаго движенія прибываютъ по назначенію на другой день послѣ того, какъ они были ввѣрены управленію судоходства. Это послѣднее равно беретъ на себя, по просьбѣ заинтересованныхъ лицъ, какъ пріемку, такъ и доставку товаровъ на мѣсто. Фрахты, замѣтно болѣе низкіе, чѣмъ тарифы желѣзной дороги, измѣняются отъ 30 до 50 сантимовъ со 100 килограммовъ (смотря по значительности отправокъ) для перевозокъ отъ пристани до пристани. Пріемка съ мѣста исполняется за 30 сантимовъ со 100 килограммовъ. Оставляя въ сторонѣ эти совершенно спеціальныя предпріятія по ускореннымъ перевозкамъ, мы должны констатировать, что для обыкновенныхъ перевозокъ малой скорости и перевозокъ цѣлыми судами сроки доставки крайне непостоянны, смотря по судоходнымъ путямъ. На французскихъ каналахъ однодневный проходъ судномъ пути измѣняется отъ 10 до 20 километровъ. Суда на Рейнѣ употребляютъ десять дней, чтобы покрыть 700 километровъ изъ Антвернена въ Страсбургъ (70 километровъ въ день), а для судовъ на Волгѣ требуется тридцать дней, чтобы пройти изъ Астрахани въ Рыбинскъ, т. е. 2.655 километровъ (75 километровъ въ сутки).

Медленность перевозки водою представляетъ серьезное неудобство для коммерсантовъ, которымъ приходится пользоваться этимъ способомъ передвиженія. Нѣкоторые товары понижаются въ цѣнѣ отъ дѣйствія воздуха, сырости, солнца: всѣ эти послѣдствія усиливаются вмѣстѣ съ временемъ. При сравненіи стоимости перевозки водою и по желѣзной дорогѣ, промышленники часто принимаютъ во вниманіе ту потерю процентовъ, которую они несутъ, прибѣгая къ перевозкѣ водою и будучи при этомъ вынуждены ранѣе вносить плату за доставку товара въ извѣстный срокъ къ мѣсту назначенія. По справкѣ, доставленной Восточнымъ обществомъ, соотвѣтствующая потеря для угля, отправляемаго водою съ сѣвера на Верхнюю Марну, могла бы доходить почти до 0,35% съ тонны. Такъ какъ перевозки водою не только медленны, но и неправильны, то пользованіе ими налагаетъ, почти неизбѣжно, обязательство хранить въ пакгаузѣ довольно значительное количество товаровъ, чтобы они находились подъ рукою и способствовали правильному потребленію продуктовъ промышленности. Возможность устроить скоро и экономично такой складъ является тогда необходимымъ условіемъ пользованія воднымъ путемъ.

Правда, можетъ случиться, что продолжительность перевозки будетъ выгодной для негоціанта, вмѣсто того, чтобы быть неудобной. Такой случай бываетъ въ торговлѣ нѣкоторыми товарами, напримѣръ, импортными зерновыми хлѣбами, прибывающими большими массами, отправляемыми одновременно послѣ уборки и предназначаемыми быть распроданными понемногу, не подвергаясь при этомъ порчѣ; оптовые негоціанты не имѣютъ никакой выгоды получать этотъ товаръ немедленно и стараются продолжить безубыточное пребываніе его въ складѣ, представляемомъ самимъ судномъ, до момента, когда покупатель захочетъ принять его доставку.

V. Родъ товара.

Извѣстные товары представляютъ, по самому свойству ихъ, неудобства или спеціальныя выгоды съ точки зрѣнія перевозки водою. Между товарами,

которые страдаютъ отъ перевозки водою, нужно назвать, во-первыхъ, уголь и коксъ:

а) Каменный уголь представляетъ собою топливо, калорическія качества котораго очень скоро измѣняются. Немного продолженное пребываніе на сыромъ воздухѣ, на солнцѣ или на морозѣ производитъ быстрое размельчаніе минеральнаго топлива, подобное тому, какое происходитъ отъ дѣйствія огня. Каменноугольное общество на сѣверѣ Франціи могло констатировать, что въ концѣ шести мѣсяцевъ нахожденія въ складѣ, просѣянный и классифицированный уголь давалъ отъ 18% до 20% мелкаго угля и что въ концѣ года размѣры мелкаго угля доходили до 30%.

Перевозка водою, которая требуетъ болѣе многочисленныхъ и тяжелыхъ манипуляцій при нагрузкѣ и разгрузкѣ, является еще по этой причинѣ мало благопріятной для сохраненія въ цѣлости угля. Можно было убѣдиться, что каждый сортъ промышленнаго угля даетъ, послѣ перевозки по желѣзной дорогѣ изъ Па-де-Кале въ Парижъ, отъ 70% до 75% кусковъ, остающихся на рѣшетѣ съ отверстіями въ 3 сантиметра, между тѣмъ какъ послѣ перевозки водою не остается его въ рѣшетѣ болѣе, чѣмъ 55%—60%.

Наконецъ, влажность угля способствуетъ его нагрѣванію, отчего происходитъ новая потеря теплоты. Эта потеря можетъ достигать 5%—10% вслѣдствіе продолжительности перевозки водою.

На явленія эти было указано въ замѣчательномъ докладѣ г. Грюнера на международномъ судоходномъ Конгрессѣ 1902 г. Авторъ пришелъ къ заключенію, что для того, чтобы непосредственно выписывать промышленный уголь, необходимо предусматривать, что добавочные расходы по доставкѣ на нагрузку и разгрузку, происходящіе при перевозкѣ водою, составятъ отъ 1 до 1,25 франка и что потери, происходящія отъ измѣненія угля, прибывающаго большими массами, а не по мѣрѣ надобности, дойдутъ до 2 или 3 франковъ съ тонны. По свѣдѣніямъ, собраннымъ лично у г. Вейхемайера, директора угольнаго общества, уменьшеніе цѣнности топлива можетъ измѣняться, смотря по роду угля, отъ 5% до 9%, составляя maximum для кокса и домашняго угля и minimum для мытаго угля.

Слѣдуетъ припомнить, однако, что промышленники могутъ устраивать склады на случай прекращенія работы и что часто недостатокъ мѣста побуждаетъ ихъ предпочитать склады плавучіе. Съ другой стороны, если получатель—угольный промышленникъ, онъ извлекаетъ пользу изъ мелкаго угля, дѣлая изъ него брикеты. Наконецъ, покупатели мелочныхъ торговцевъ, не имѣя никакихъ средствъ провѣрить съ точностью качество покупаемаго угля, платятъ за него обыкновенныя цѣны, несмотря на поврежденія, которыя принимаетъ во вниманіе крупный промышленникъ, принужденный понижать эти цѣны. Эти обстоятельства заставляютъ иногда предпочитать водный путь даже въ тѣхъ случаяхъ, когда паденіе цѣнъ не оправдываетъ этого выбора.

б) Измѣненія въ коксѣ, въ особенности физическія, бываютъ, вообще, еще сильнѣе, чѣмъ измѣненія въ каменномъ углѣ.

Г. Грюнеръ считаетъ перевозку водою кокса невыгодною, если перевозка эта, по сравненію съ желѣзнодорожной, не дастъ экономіи болѣе 2,50 франка (съ тонны). Г. де-Леспина, директоръ завода въ Невъ-Мезонѣ, опираясь на продолжительное сравнительное испытаніе обоихъ способовъ перевозки, опредѣлилъ, нѣсколько лѣтъ тому назадъ, необходимые размѣры этой разницы

въ 1,40 франка. Г. Геринъ, членъ коммерческой Палаты въ Нанси, принимаясь недавно за то же самое вычисленіе, остановился на 1,90 франка.

Поэтому, коксъ, который прибывалъ прежде на заводы группы Нанси (Макевиль, Фруаръ, Помпей, Понтъ-а-Муссонъ, Невъ-Мезонъ) только водою, почти совсѣмъ оставилъ этотъ путь. Единственное значительное исключеніе представляетъ поставка кокса лишь одной части завода въ Невъ-Мезонъ, благопріятствуемой исключительнымъ мѣстоположеніемъ.

в) Перевозка водою можетъ также представлять нѣкоторыя неудобства и для хлѣбовъ. Сухой хлѣбъ можетъ легко сохраняться въ суднѣ, не измѣняясь въ теченіе одного или двухъ мѣсяцевъ, при условіи, если судно непроницаемо для воды. Но, если хлѣбъ влаженъ и погруженъ розсыпью, онъ прѣетъ и легко портится. Какимъ бы способомъ ни была сдѣлана погрузка, перевозка водою представляетъ всегда менѣе шансовъ съ точки зрѣнія сохранности товара, чѣмъ перевозка по желѣзной дорогѣ. Чтобы провѣтрить хлѣбъ, устраиваютъ часто среди груза извѣстное число проходовъ, что уменьшаетъ доходность судна. Зато перевозка водою представляетъ выгоды для мельниковъ. Предложенія хлѣба не поступаютъ къ нимъ правильно въ теченіе года, при чемъ судно имѣетъ преимущество служить плавучимъ амбаромъ, устраняя загроможденіе на станціяхъ и въ мѣстахъ соединенія съ желѣзной дорогой, становясь въ порядкѣ для доставки въ заведеніе и позволяя, такимъ образомъ, избѣгать колебаній въ задѣльной платѣ рабочимъ.

Водный путь представляетъ также значительное преимущество, когда дѣло идетъ о доставкѣ во внутренніе центры потребленія хлѣба, ввезеннаго черезъ морскіе порты. Баркамъ требуется только пристать къ морскому судну, чтобы получить тамъ полную нагрузку. Нѣтъ надобности даже класть хлѣбъ въ мѣшки, что даетъ двойную экономію при нагрузкѣ и разгрузкѣ, а перегрузка розсыпью производится еще болѣе экономически.

VI. Цѣнность товара.

По очень распространенному мнѣнію товары раздѣляются на двѣ категоріи: первая, образуемая громоздкими и малой цѣнности матеріалами, естественно должна принадлежать водному пути, вторая заключаетъ въ себѣ легкіе и большой цѣнности товары, предназначенные для желѣзной дороги. Это дѣленіе не имѣетъ никакого серьезнаго основанія, и это легко объяснить.

Систематически или нѣтъ, но болѣе или менѣе ясно видно на разныхъ случаяхъ, что тарификація желѣзныхъ дорогъ основана на вычисленіи платы, которую можетъ выдержать каждая отправка, въ зависимости отъ стоимости ея отправителю. Нормально, эта плата за перевозку измѣняется въ томъ же самомъ направленіи, какъ и цѣнность товара, такъ что послѣдняя является главнымъ основаніемъ классификаціи, и разница въ тарифахъ, примѣняемыхъ къ различнымъ товарамъ, часто бываютъ значительною.

На судоходныхъ путяхъ, напротивъ, конкурренція судовщиковъ низводитъ фрахтъ почти до себѣ-стоимости процесса перевозки. Безъ сомнѣнія, эта плата немного возрастаетъ вмѣстѣ съ отвѣтственностью и большими заботами, вызываемыми предметами, имѣющими большую цѣнность, хотя соотвѣтствующая этому разница во фрахтахъ бываетъ не очень велика. Болѣе всего выгодъ пользованіе выгоднымъ путемъ представляетъ, съ точки зрѣнія фрахтовъ,

для товаровъ нѣкоторой цѣнности, когда желѣзная дорога придерживается своего нормальнаго способа расцѣнки и не вынуждена бываетъ установить спеціальные тарифы на конкуррируемыхъ разстояніяхъ. Такимъ образомъ, водяной путь перестаетъ быть выгоднымъ только для товаровъ очень большой цѣнности, для которыхъ экономія въ нѣсколько франковъ на платѣ за перевозку уже не возмѣстила бы различныхъ неудобствъ перевозки водою. Послѣдняя, слѣдовательно, можетъ вполнѣ примѣняться къ товарамъ средней цѣнности. Съ другой стороны, было бы ошибочно утверждать, что громоздкіе товары не годятся для желѣзной дороги, такъ какъ на дѣлѣ послѣдняя часто можетъ перевозить ихъ по тарифамъ, равносильнымъ водянымъ фрахтамъ, или даже меньшимъ, если она удовлетворяется извлеченіемъ изъ перевозки очень небольшой прибыли, способной покрыть только общія ея издержки, какъ это будетъ видно далѣе. Нижеприводимая таблица показываетъ распредѣленіе перевозокъ на французскихъ судоходныхъ путяхъ въ 1907 г.:

Родъ товаровъ.		Количество тоннъ нагруженныхъ товаровъ (въ тоннахъ).	Средній пробѣгъ (въ километрахъ).	Общій пробѣгъ (въ тонно-километрахъ).
1. Минеральное топливо		10.965.000	228	2.504.000.000
2. Строительные матеріалы . . .		12.073.000	77	929.000.000
3. Туки и удобренія		1.570.000	69	108.000.000
4. Сырые матеріалы металлургіи .		1.717.000	191	328.000.000
5. Дрова и строевой лѣсъ	на судахъ	1.730.000	166	288.000.000
	на плотахъ	135.000	53	7.000.000
6. Металлы и машины		759.000	305	232.000.000
7. Промышленные продукты . . .		1.156.000	273	316.000.000
8. Продукты земледѣльческіе и съѣстные		1.268.000	145	618.000.000
9. Разные		329.000	125	41.000.000
Итого. .		34.701.000	154	5.371.000.000

Четыре первыхъ класса заключаютъ въ себѣ почти исключительно громоздкіе товары. Товары, отнесенные къ VI, VII и VIII классамъ, стоятъ часто отъ 50 до 100 франковъ за тонну и должны быть разсматриваемы, какъ товары средней цѣнности. V классъ можно раздѣлить на двѣ категоріи перевозокъ: онъ заключаетъ въ себѣ, съ одной стороны, строевой лѣсъ, стоимость котораго часто превышаетъ 50 или 100 франковъ, съ другой стороны, дрова и стойки низшей цѣнности. Хотя сдѣланное такимъ образомъ дѣленіе не отличается строгостью, но можно допустить, что это покрывается ошибками, происходящими отъ присутствія въ VIII классѣ съѣстныхъ продуктовъ очень незначительной цѣнности, какъ свекловица и т. п., а также отъ того факта, что II классъ заключаетъ въ себѣ нѣкоторые строительные матеріалы довольно высокой цѣнности (плиты, гидравлическую известь и т. д.). Можно, поэтому, принять для водяныхъ путей, какъ очень близкое къ дѣйствительности, слѣдующее распредѣленіе товаровъ:

Громоздкіе товары	4.061.000.000 (75%).
Товары средней или довольно высокой цѣнности .	1.310.000.000 (25%).

Слѣдовательно, вторая категорія далеко не незначительна.

Зато легко доказать, какое значительное участіе принимаютъ французскія желѣзныя дороги въ перевозкѣ громоздкихъ товаровъ; минеральное топливо, которое составляетъ 32% перевозки по воднымъ путямъ, достигаетъ 28% всей перевозки по желѣзнымъ дорогамъ; удобрительные туки представляютъ 4,5% перевозки водою и 5,5% на желѣзныхъ дорогахъ.

Строительные матеріалы представляютъ наиболѣе благопріятствуемый классъ товаровъ съ точки зрѣнія перевозки водою; они составляютъ 35% на этой послѣдней и только 15% на желѣзныхъ дорогахъ. Это легко объяснить, такъ какъ часть товаровъ этого класса (песокъ, гравій и т. д.) являются только продуктами чистки рѣчного дна.

Но этотъ общій обзоръ касается перевозки желѣзнодорожныхъ линій, обслуживающихъ области чисто земледѣльческія, гдѣ громоздкіе грузы играютъ незначительную роль; размѣры погрузокъ громоздкихъ товаровъ, перевозимыхъ желѣзными дорогами, представляются гораздо болѣе значительными, если ограничить сравненіе судоходными путями и желѣзными дорогами сѣверной области:

	Количество отправленныхъ тоннъ.	
	По желѣзнымъ дорогамъ.	Водою.
Каменный уголь	15.332.640	4.008.000
Строительные матеріалы	1.656.000	1.572.000
Туки и удобренія	1.328.000	616.000
Сырые матеріалы металлургической промышленности	817.000	355.000

Между товарами нѣкоторой цѣнности, перевезенными водою, нужно назвать, во-первыхъ, хлѣбъ и вина, особенно тѣ, которые прибыли моремъ, затѣмъ прядильный матеріалъ, ткани, пряные и бакалейные товары, наконецъ, 40.000 тоннъ минеральныхъ водъ, перегруженныхъ въ Руанѣ. Нѣкоторые изъ этихъ продуктовъ, какъ-то: хлѣбъ вина, сахаръ, хлопокъ, могутъ быть нагружаемы цѣлыми судами. Прочіе же товары составляютъ особый предметъ мелкихъ отправокъ, которыя рѣчной флотъ можетъ принимать на себя только тогда, когда онъ совершаетъ правильные и скорые рейсы, что требуетъ двухъ условій:

1) надлежащей коммерческой организаціи. Коммерсантъ не довѣритъ предметовъ извѣстной цѣнности отдѣльному судовщику, совершающему какой-нибудь рейсъ. Нужно, чтобы коммерсантъ могъ обратиться къ отвѣтственному судоходному обществу, отправляющему суда въ опредѣленные дни и имѣющему склады на большихъ пристаняхъ, а также представителей, обязанныхъ посѣщать покупателей, принимая на себя манипуляціи по нагрузкѣ и разгрузкѣ и, при надобности, перевозку гужемъ. Во Франціи самое могущественное общество этого рода представляетъ собою компанія Гавръ-Парижъ-Ліонъ-Марсель. Ей удалось получить лучшія мѣста на нѣсколькихъ пристаняхъ и создать себѣ родъ полу-монополіи, которая позволяетъ ему устанавливать

фрахты не по себѣ-стоимости, подъ давленіемъ конкурренціи, а по тарифамъ желѣзныхъ дорогъ, скидывая съ нихъ нѣкоторый непостоянный процентъ (отъ 10% до 30%), достаточный, по указанію опыта, для того, чтобы привлечь товаръ, могущій итти воднымъ путемъ. Компанія предоставляетъ иногда абонементы своимъ кліентамъ;

2) вторымъ условіемъ является достаточная скорость. Правильное движеніе можетъ функціонировать съ успѣхомъ только на путяхъ, гдѣ плаваніе производится безпрепятственно, или потому, что они мало посѣщаются, или потому, что они представляютъ исключительныя техническія преимущества. Во Франціи можно причислить къ первой категоріи каналы центра и юга, Рону и Сону; ко второй категоріи—Сену. Значительная часть цѣнныхъ товаровъ перевозится на грузовыхъ пароходахъ, которые могутъ совершать болѣе скорое движеніе, чѣмъ непаровыя суда. Это видно изъ нижеприводимой таблицы, извлеченной изъ оффиціальной французской статистики за 1907 г.:

Обозначеніе группъ товаровъ.	Вѣсъ товаровъ.		Изъ 1.000 тоннъ перевезено.	
	Грузовые пароходы.	Непаровыя суда.	Грузовыми пароходами.	Непаровыми судами.
1. Минеральное топливо	99.676	10.865.126	9	991
2. Строительные матеріалы . .	23.913	12.019.168	2	998
3. Туки и удобренія	3.404	6.566.304	2	998
4. Дрова и строевой лѣсъ	64.218	1.800.690	34	966
5. Металлы и машины	16.491	742.344	22	978
6. Сырые матеріалы металлургической промышленности	3.003	1.713.659	2	998
7. Промышленные продукты . . .	70.393	1.085.889	61	939
8. Земледѣльческіе и лѣсные продукты	240.603	4.027.257	56	944
Разные	124.726	204.750	379	621
Всѣ товары	646.428	34.055.187	18	982

Большія германскія и австрійскія рѣки, по сравненію съ большею частью французскихъ судоходныхъ путей, гораздо болѣе приспособлены для перевозокъ цѣнныхъ товаровъ. Въ Германіи существуютъ могущественныя перевозочныя общества, располагающія общественнымъ капиталомъ болѣе, чѣмъ въ 80 милліоновъ, совершенствующія и безпрерывно увеличивающія свой подвижной составъ. Они заключаютъ между собою болѣе или менѣе продолжительныя соглашенія, которыя позволяютъ имъ нѣсколько повысить свои требованія. Они спеціально добиваются болѣе цѣнныхъ товаровъ.

Возьмемъ для примѣра одно изъ главныхъ рейнскихъ обществъ: „Die Badische Aktiengesellschaft“, которое владѣетъ флотомъ въ семьдесятъ судовъ. Въ 1906 г. количество перевезенныхъ имъ товаровъ внизъ по теченію доходило до 225.000 тоннъ, двѣ трети изъ коихъ составляли продукты извѣстной цѣнности (цементъ, фосфорнокислая соль, соль, канаты, рельсы),

отправляемые въ значительныхъ количествахъ, и одну треть—сборные товары; вверхъ по теченію перевозка общества достигала 400.000 тоннъ, изъ которыхъ двѣ трети составляли хлѣба, остальное—цементъ, лѣсъ и разные товары.

Перевозка на Эльбѣ еще въ большихъ размѣрахъ овладѣла цѣнными товарами, особенно внизъ по теченію, гдѣ доставка находится всецѣло въ рукахъ двухъ, составившихъ синдикатъ, большихъ обществъ, о которыхъ мы упоминали выше. Эти послѣднія заключаютъ даже договоры на мѣсяцъ или на годъ съ промышленниками и коммерсантами Саксоніи или Богеміи, чтобы прикрѣпить къ себѣ поставщиковъ. Благодаря этой монополіи, фрахтъ внизъ держится болѣе высокій, чѣмъ вверхъ, хотя расходы по тягѣ въ первомъ случаѣ гораздо менѣе значительны. Вверхъ по теченію, дѣйствительно, фрахты понижаются конкурренціей отдѣльныхъ судовщиковъ и третьимъ менѣе могущественнымъ гамбургскимъ обществомъ „Die Elbe Dampfschiffahrtgesellschaft".

Главными предметами перевозки у обществъ на Эльбѣ служатъ такіе товары, которые не выдерживаютъ промедленія и пользуются движеніемъ большой скорости, о которомъ было сказано выше.

Между перевозимыми вверхъ по теченію товарами, можно отмѣтить, прежде всего, колоніальные товары (хлопокъ, гуано, сигары, кофе, рисъ, какао, кошениль, каучукъ, индиго, шелкъ, чай), заграничные продукты (хлѣбъ, керосинъ, сахаръ), химическіе продукты, съѣстные припасы (пиво, масло, шампанское, лимоны, медъ, маргаринъ, ликеры, маніочная мука), фабричныя издѣлія (бициклеты, американскія земледѣльческія машины, швейныя машины, фортепіано).

Внизъ по теченію перевозятся въ преобладающемъ количествѣ слѣдующіе товары: сахаръ, бумага, целлюлоза, богемское стекло, зеркала, бутылки, хлѣба, масло, точеная мебель, фарфоръ, минеральныя воды, коньякъ, шоколадъ и бисквиты.

На международномъ судоходномъ конгрессѣ 1892 г. былъ поставленъ на очередь вопросъ о взаимномъ отношеніи судоходныхъ путей и желѣзныхъ дорогъ. Нѣмецкіе докладчики: Г. Фонъ-деръ-Боргтъ и докторъ Ландграфъ—относительно Рейна и Пешекъ—относительно Эльбы и Одера,—пришли къ тому же выводу, какъ и мы: на желѣзныхъ дорогахъ, какъ и на судоходныхъ путяхъ, громоздкіе товары преобладаютъ, и почти въ одинаковой пропорціи желѣзныя дороги и судоходство получаютъ свою часть цѣнныхъ товаровъ.

Это сужденіе и въ настоящее время ничего не потеряло въ своей точности. Дунай приближается въ этомъ отношеніи къ большимъ германскимъ рѣкамъ. Преобладающій элементъ его перевозки составляетъ хлѣбъ, направляющійся вверхъ по теченію. Въ этомъ направленіи теченіе препятствуетъ быстрому ходу судовъ и лишаетъ ихъ возможности доставлять продукты свѣжими на большія разстоянія, въ особенности сливы и муку. Внизъ по теченію, наоборотъ, суда идутъ быстрѣе, фрахтъ ниже, и судоходныя общества предпочтительно забираютъ цѣнные товары (хлопокъ, желѣзо и т. под.).

Королевское имперское привиллегированное пароходное общество играетъ первенствующую роль въ судоходствѣ по Дунаю. Изъ общаго ко-

личества перевезенныхъ по этой рѣкѣ тоннъ 40% составляютъ хлѣбъ (вверхъ по теченію) и 40%—мануфактурные товары (внизъ по теченію).

Въ заключеніе, слѣдуетъ признать, что повсюду, гдѣ судоходство находитъ удовлетворительныя топографическія условія и коммерческую организацію, оно можетъ конкуррировать съ желѣзными дорогами относительно всѣхъ товаровъ, за исключеніемъ очень цѣнныхъ.

VII. Родъ и привычки покупателей.

Мы уже сказали, что желѣзныя дороги способны такъ же, какъ и судоходные пути, производить массовыя перевозки. Тарифы на перевозку нѣсколькими вагонами или цѣлыми поѣздами позволяютъ пользоваться единицей болѣе значительной, чѣмъ отдѣльный вагонъ, и болѣе соотвѣтствующей нуждамъ крупной промышленности или оптовой торговлѣ. Но, въ то же самое время, цѣлый поѣздъ можетъ дробиться, если это нужно, на множество элементовъ, чтобы примѣниться ко всякимъ нуждамъ. Желѣзная дорога можетъ, по собственной иниціативѣ, измѣнять единицу перевозки и, слѣдуя по городамъ и областямъ, считать здѣсь сотнями тоннъ, а тамъ—килограммами.

Судоходство менѣе приспособлено для такихъ раздробленныхъ и разнообразныхъ перевозокъ. Оно насчитываетъ среди своихъ клієнтовъ гораздо меньше мелкихъ коммерсантовъ и частныхъ лицъ. Въ этомъ смыслѣ можно употребить такую поговорку: „водному пути—грузъ, желѣзной дорогѣ—торговецъ".

Средній вѣсъ отправокъ водою во Франціи соотвѣтствуетъ почти полной нагрузкѣ судна или отъ 250 до 300 тоннъ. На восточныхъ желѣзныхъ дорогахъ, которыя собираютъ, однако, значительную часть промышленныхъ грузовъ, средняя отправка составляетъ 3 или 4 тонны. Если взять Сѣверную сѣть, гдѣ массовые товары преобладаютъ, и изслѣдовать, какой средній вѣсъ отправокъ угля, то можно остановиться на выводѣ, что эта цифра заключается между 16 и 17 тоннами.

Правда, не слѣдуетъ забывать, что скорое сообщеніе на Рейнѣ, Эльбѣ и Дунаѣ захватываетъ и мелкія отправки; но здѣсь не нужно смѣшивать двухъ различныхъ вещей подъ однимъ и тѣмъ же названіемъ. На водѣ называютъ мелкимъ товаромъ все, что не составляетъ полнаго груза судна. Туда включаются отправки въ 5 и даже 10 тоннъ, между тѣмъ, какъ такія отправки составляютъ обычный типъ крупныхъ отправокъ по желѣзнымъ дорогамъ. Мы приведемъ нѣсколько примѣровъ, иллюстрирующихъ это предпочтеніе желѣзной дороги коммерсантами малаго или средняго значенія.

Первый примѣръ возьмемъ изъ сравненія хлѣбной торговли на р. Волгѣ и въ г. С.-Петербургѣ. Хлѣбная торговля на Волгѣ находится въ рукахъ очень крупныхъ и очень богатыхъ мельниковъ, которые предпочитаютъ сократить до minimum'а время, которое требуется ежегодно на хлѣбныя отправки; такимъ образомъ, они скупаютъ зерно въ производительныхъ областяхъ южной Россіи и держатъ его въ кладовыхъ на волжскихъ пристаняхъ; затѣмъ, въ то время, когда фрахтъ кажется имъ низкимъ, а продажныя цѣны высоки, они дѣлаютъ распоряженіе о направленіи всего своего запаса въ видѣ одной отправки. Напротивъ, торговля петербургскимъ зер-

помъ находится въ рукахъ гораздо менѣе крупныхъ представителей нѣмецкихъ домовъ, которые не могутъ вложить въ дѣло сразу столь значительныхъ капиталовъ и считаютъ выгоднымъ дѣлать постепенныя отправки и производить постепенно платежи; поэтому, они являются кліентами желѣзной дороги.

Желѣзныя дороги Бельгійскаго государства представляютъ такое же явленіе при Монскомъ каналѣ, гдѣ отправки угля, прежде очень значительныя, сдѣлались незначительными съ тѣхъ поръ, какъ торговля углемъ, раньше перешедшая къ нѣсколькимъ очень крупнымъ домамъ, раздробилась между многими менѣе значительными фирмами.

Любопытный примѣръ вліянія коммерческихъ обычаевъ на выборъ, дѣлаемый между двумя родами путей, данъ желѣзными дорогами баварскаго государства. Эти послѣднія показываютъ, что р. Майнъ играетъ только незначительную роль въ перевозкѣ досокъ, потому что требованіе покупателей соотвѣтствуетъ нагрузкѣ цѣлаго вагона. Организація торговли углемъ въ южной Германіи вліяетъ замѣтнымъ образомъ на значительность отправокъ водою. Извѣстно, что рядомъ съ Вестфальскимъ синдикатомъ образовался особый органъ по распредѣленію и перевозкѣ товаровъ въ южную Германію, Эльзасъ-Лотарингію, Баварію и Швейцарію. „Угольная контора", какъ называется этотъ органъ, отказывается продавать уголь купцамъ иначе, какъ съ судна. Она присоединяетъ, такимъ образомъ, прибыль отъ продажи угля къ прибыли судохозяина. Эта послѣдняя прибыль далеко не незначительная. Г. Петерсъ свидѣтельствуетъ, что, дѣйствительно, фрахтъ на уголь между Рурортомъ и Мангеймомъ поднялся на 1,25 франка съ тонны со времени образованія названной конторы.

Аналогичная организація, оперирующая мелкимъ углемъ, также нѣсколько благопріятствуетъ водному пути.

Журналъ „Die Zeitschrift für Binnenschiffahrt," напротивъ, удостовѣряетъ тотъ фактъ, что Прусское государство, владѣлецъ солеваренъ, дѣйствуетъ такимъ образомъ, что продаетъ соль только изъ вагона. Наконецъ, можно указать, что на Рейнѣ нѣкоторые роттердамскіе судохозяева, чтобы обезпечить своимъ судамъ необходимые грузы, предпринимаютъ перевозки по рѣкѣ за свою цѣну или даже съ убыткомъ, что, конечно, благопріятствуетъ водяному пути.

VIII. Значеніе пунктовъ отправленія и прибытія.

Вообще, при перевозкѣ водою пунктами отправленія или прибытія служатъ большею частью большіе города или важные центры, грузообороты же мѣстечекъ и второстепенныхъ пристаней представляютъ менѣе значительную часть общей перевозки водою, по сравненію съ дѣятельностью второстепенныхъ станцій по отношенію къ общей перевозкѣ желѣзныхъ дорогъ.

Пунктами отправленія при перевозкахъ водою являются преимущественно рудоносные или промышленные центры или большіе морскіе порты. Пунктами назначенія каменнаго угля или сырыхъ матеріаловъ для обрабатывающей промышленности, составляющихъ преобладающую часть перевозки водою, являются заводы, сконцентрированные, вообще, въ извѣстныхъ районахъ. Пунктами назначенія для строительныхъ матеріаловъ и привозныхъ

земледѣльческихъ продуктовъ являются большіе населенные центры. Рѣдко бываетъ, чтобы въ маленькихъ мѣстечкахъ находились негоціанты, способные купить и перепродать такое количество хлѣба, соли, сахара или керосина, какое необходимо для нагрузки цѣлаго судна.

Преобладающее вліяніе большихъ центровъ на перевозку по судоходнымъ путямъ объясняется совершенно естественными причинами, если только припомнить значительное число большихъ городовъ, развернувшихся вдоль большихъ рѣкъ еще въ тѣ времена, когда искусственные пути сообщенія были очень мало развиты и когда берега этихъ рѣкъ были внутри каждой страны единственными мѣстами, могущими пользоваться большими перевозками безъ чрезвычайныхъ расходовъ.

Это общее замѣчаніе допускаетъ исключенія. Сахарные заводы, получающіе водою свекловицу и уголь, часто бываютъ расположены въ открытомъ полѣ. Часто также пунктъ назначенія перевозокъ водою бываетъ расположенъ тамъ, гдѣ по топографическимъ условіямъ прекращается судоходство. Это именно составляетъ недостатокъ порта Козеля на Одерѣ или порта Лаутербурга на Рейнѣ, гдѣ разгружается вестфальскій уголь съ назначеніемъ въ южную Германію въ то время, когда пониженіе воды не позволяетъ подняться до Страсбурга.

Можно привести нѣсколько цифръ, которыя подтверждаютъ наши предположенія. Южныя желѣзныя дороги констатируютъ, что на Гаронѣ девять десятыхъ перевозки имѣютъ пунктомъ прибытія или отправленія Бордо, а на Южномъ каналѣ три четверти перевозки имѣютъ пунктами отправленія или прибытія четыре важнѣйшихъ центра. Восточное общество составило интересную таблицу, которую мы приводимъ ниже и которая позволяетъ разобраться во взаимномъ отношеніи перевозокъ по желѣзнымъ дорогамъ и судоходнымъ путямъ магистральной линіи Парижъ—Страсбургъ.

Эта таблица касается только городовъ и промышленныхъ центровъ, которые имѣли въ 1906 г. грузооборотъ свыше 100.000 тоннъ. Мы соединили въ ней Нанси съ его промышленнымъ райономъ, въ который входятъ Жарвиль, Фруаръ и Шампиньоль.

Процентное отношеніе колеблется для разныхъ станцій и въ этомъ нѣтъ ничего ненормальнаго, особенно, для станцій второстепенной важности, вся перевозка коихъ часто дѣйствительно производится для одного какого-нибудь завода, отдающаго предпочтеніе тому или другому пути, смотря по мѣстнымъ условіямъ расположенія завода и оборудованію его. Но нужно отмѣтить, что процентное отношеніе перевозки воднаго пути большею частью значительно и превышаетъ замѣтно тотъ процентъ, который получается для воднаго пути въ среднемъ относительно всей перевозки области, обслуживаемой Восточной сѣтью; отношеніе это общество исчисляетъ почти въ 22%. Можно при этомъ констатировать, что указаннаго средняго процентнаго отношенія не достигаютъ или едва превышаютъ такіе значительные города, какъ Шалонъ, Туль, Баръ-ле-Дьюкъ и Витри-ле-Франсуа, которые, не будучи спеціально промышленными, являются преимущественно центрами потребленія; водный путь принимаетъ участіе въ дѣятельности пристаней этихъ городовъ въ значительномъ размѣрѣ только по прибытію.

Мѣстности, расположенныя на Марнѣ и на каналѣ между Марной и Рейномъ.	ОТПРАВЛЕНІЕ.					ПРИБЫТІЕ.					ОТПРАВЛЕНІЕ и ПРИБЫТІЕ.				
	Общее количество тоннъ.	Водный путь.		Желѣзная дорога.		Общее количество тоннъ.	Водный путь.		Желѣзная дорога.		Общее количество тоннъ.	Водный путь.		Желѣзная дорога.	
		Количество тоннъ.	Проценты къ общему количеству тоннъ.	Количество тоннъ.	Проценты къ общему количеству тоннъ.		Количество тоннъ.	Проценты къ общему количеству тоннъ.	Количество тоннъ.	Проценты къ общему количеству тоннъ.		Количество тоннъ.	Проценты къ общему количеству тоннъ.	Количество тоннъ.	Проценты къ общему количеству тоннъ.
Нанси и окрестности (Жарвиль, Фруаръ, Шампиньоль) . .	839,700	435,700	51,89	404,000	48,11	1.714,000	389,000	22,70	1.325,000	77,30	2.553,700	824,700	32,29	1.729,000	67,71
Варанжевиль С.-Никола (разныя пристани)	501,300	176,100	35,13	325,200	64,87	774,300	704,200	90,95	70,100	9,05	1.275,600	880,300	69,01	395,300	30,99
Шалонъ на Марнѣ . .	73,100	6,800	9,30	66,300	90,70	273,200	75,600	27,67	197,600	72,33	346,300	82,400	23,79	263,900	76,21
Эперней	121,400	27,200	22,41	94,200	77,59	209,900	32,300	15,39	177,600	84,61	331,300	59,500	17,96	271,800	82,04
Мо	126,000	71,400	56,67	54,600	43,33	124,200	40,400	32,53	83,800	67,47	250,200	111,800	44,68	138,400	55,32
Туль (разныя пристани)	42,400	11,000	25,94	31,400	74,06	137,600	51,600	37,50	86,000	62,50	180,000	62,600	34,78	117,400	65,22
Баръ-ле-Дюкъ . .	45,600	4,000	8,77	41,600	91,23	101,900	24,500	24,04	77,400	75,96	147,500	28,500	19,32	119,000	80,68
Витри-ле-Франсуа . .	60,500	4,500	7,45	56,000	92,55	84,500	26,800	31,72	57,700	68,28	145,000	31,300	21,59	113,700	78,41
Сермезъ	64,000	19,200	30,00	44,800	70,00	60,300	49,200	81,59	11,100	18,41	124,300	68,400	55,03	55,900	44,97
Фугъ	59,000	5,700	9,66	53,800	90,34	59,400	34,200	57,58	25,200	42,42	118,400	39,900	33,70	78,500	66,30
Шато-Тьерри . . .	51,500	26,600	51,65	24,900	48,35	51,800	5,600	10,81	46,200	89,19	103,300	32,200	31,17	71,000	68,83

То же самое явленіе замѣчается и въ Парижѣ.

Исключительное преобладаніе въ Парижѣ перевозки водою въ 1899 г. объясняется подвозомъ матеріаловъ и вывозомъ выпутой земли подъ постройки Всемірной выставки, устроенной на берегахъ Сены. 1906-ой годъ отмѣченъ началомъ увеличенія, вѣроятно, на продолжительное время, прибытія, вызваннаго развитіемъ среди парижскаго населенія потребленія англійскаго каменнаго угля, развитія, получившаго свое начало со времени послѣдняго каменноугольнаго голода и не прекращающагося до сихъ поръ. Что же касается замѣтнаго увеличенія отправокъ водою, начиная съ 1902 г., то оно обязано отчасти уборкѣ земли, сопровождавшей постройку метрополитэна.

Въ Берлинѣ, какъ и въ Парижѣ, роль судоходныхъ путей значительна, въ особенности въ отношеніи прибытія. Впрочемъ, чтобы имѣть точное понятіе объ этомъ, нужно прибавить къ грузообороту Берлина грузооборотъ пристаней около Шарлоттенбурга и къ перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ количество перевезенныхъ тоннъ между станціями въ предѣлахъ городской черты Берлина, за исключеніемъ перевозокъ служебныхъ. Можно указать на слѣдующія цифры, напримѣръ, за 1903 г.:

Общее количество тоннъ, перевезенныхъ: по желѣзнымъ дорогамъ—9.600.000 тоннъ, по судоходнымъ путямъ—9.157.000 тоннъ. Между тѣмъ, какъ, въ общемъ, перевозка почти одинакова по тѣмъ и другимъ путямъ, размѣръ прибытія составляетъ три четверти по желѣзной дорогѣ и девять десятыхъ водою.

Здѣсь не принятъ въ расчетъ транзитъ водою, который достигалъ въ томъ же году 1.400.000 тоннъ.

Если бъ сдѣлать такое же вычисленіе для большихъ нѣмецкихъ городовъ: Гамбурга, Дюнсбурга, Франкфурта, Людвигсгафена, Мангейма и Бреславля, то можно было бы установить, что рѣчной флотъ выполняетъ часть общей перевозки, составляющую отъ 40% до 60%.

Въ Будапештѣ перевозки водою также играютъ важную роль, составляя около четверти общей перевозки; при этомъ на долю перевозокъ водою приходится болѣе половины всей перевозки хлѣба. Эта доля судоходства увеличилась по сравненію съ долей желѣзныхъ дорогъ съ 1885 г.

IX. Значеніе направленія перевозокъ по ввозу и вывозу.

Судоходные пути имѣютъ, вообще, особо важное значеніе для ввоза. Разумѣется, рѣчь идетъ только о ввозѣ черезъ морскія границы, такъ какъ на всякой континентальной границѣ увеличеніе ввоза или вывоза у одной изъ двухъ націй покрывается соотвѣтственной уменьшеніемъ у другой.

Это предпочтеніе, отдаваемое ввозомъ водному пути, вызывается въ особенности тѣмъ обстоятельствомъ, что товары, прибывающіе на морскихъ судахъ, превосходно приспособлены къ недорогой перегрузкѣ въ рѣчныя суда.

Въ этомъ и заключается дѣйствительное превосходство судоходныхъ путей, о чемъ свидѣтельствуютъ Орлеанское общество въ Бордо, Южное общество въ Сетѣ, Западное общество въ Гаврѣ и Руанѣ и управленіе французскими желѣзными дорогами въ Коньякѣ.

Указанное преимущество особенно важное значеніе имѣетъ на судоходныхъ путяхъ въ портахъ лимановъ, гдѣ достаточно морскому судну остановиться посреди рѣки, чтобы перегрузить свой грузъ непосредственно розсыпью на нѣсколько рѣчныхъ судовъ, которыя пристанутъ къ его бортамъ.

Во Франціи это явленіе особенно дѣлается замѣтнымъ на Сенѣ.

Сравненіе отправокъ каменнаго угля въ направленіи „вверхъ“ изъ портовъ Руана и Гавра съ отправками со станцій Руана, Гавра и Дьеппа наглядно показываетъ перевѣсъ на сторонѣ воднаго пути. Напротивъ, какъ было сказано выше, въ Сѣверной области, очень хорошо обслуживаемой и воднымъ путемъ, болѣе двухъ третей перевезеннаго каменнаго угля приходится на долю желѣзной дороги, благодаря, безъ сомнѣнія, отчасти большей легкости погрузки вагоновъ, проникающихъ во всѣ уголки копей. Но въ перевозкѣ заграничнаго каменнаго угля можно указать на замѣчательный примѣръ довольно, вообще, частаго случая конкурренціи между судоходнымъ путемъ и желѣзной дорогой, непараллельной ему, оспаривающихъ другъ у друга грузъ, который прибываетъ моремъ въ тотъ или другой портъ: таковъ портъ Дьеппъ, который когда-то получалъ и отдавалъ желѣзной дорогѣ каменный уголь, теперь перехваченный Руаномъ и Сеной.

Изъ ввозныхъ хлѣбовъ на долю рѣчного флота приходится также значительная часть. Слѣдуетъ замѣтить, что доля желѣзной дороги, вообще, значительнѣе при отправленіи изъ Гавра, а доля рѣчного флота значительнѣе при отправленіи изъ Руана, хотя разница, существующая между стоимостью обоихъ способовъ перевозки одинакова (около 1 франка), какъ изъ Гавра въ Парижъ, такъ и изъ Руана въ Парижъ; это подтверждаетъ спеціальную особенность внѣшнихъ портовъ, расположенныхъ на рѣкѣ, приспособляться, при хорошихъ условіяхъ, къ перегрузкѣ товаровъ розсыпью. Общій вѣсъ привозныхъ хлѣбовъ въ Руанѣ и Гаврѣ, впрочемъ, значительно уменьшился, благодаря увеличенію мѣстнаго производства; дѣйствительно, ввозъ этотъ упалъ съ 1 милліона тоннъ въ 1891 г. до 400.000 тоннъ въ 1906 г. Наконецъ, абсолютно преобладающая доля приходится на рѣчной флотъ въ доставкѣ привозныхъ винъ по р. Сенѣ. Мы не отдѣляемъ ввоза черезъ Руанъ отъ ввоза черезъ Гавръ, такъ какъ этотъ послѣдній незначителенъ. Большія колебанія, замѣчаемыя въ привозѣ винъ, обязаны неравномѣрности урожаевъ.

Такое же преобладаніе Сены все болѣе проявляется и относительно перевозки заграничнаго лѣса, какъ это показываютъ нижеприведенныя данныя:

	1885 г. Тонны.	1906 г. Тонны.
Отправленіе лѣса черезъ станцію Дьеппъ.	70 000	23.000
„ „ „ „ Гавръ	70.000	61.000
„ „ „ „ Руанъ	8.000	59.000
Всего отправлено по желѣзной дорогѣ . . .	148.000	143.000
Отправленіе на судахъ изъ Гавра	2.000	20.000
„ „ „ „ Руана.	22.000	180.000
Всего отправлено водою. . .	24.000	200.000

Аналогичныя явленія наблюдаются и въ Германіи. Въ общемъ германскіе судоходные пути ввезли въ 1875 г. 3.800.000 тоннъ противъ 2.600.000 вывезенныхъ тоннъ, а въ 1905 г.—20 милліоновъ привозныхъ тоннъ противъ 10.600.000 вывезенныхъ тоннъ.

На Рейнѣ, на голландской границѣ, несмотря на значительный вывозъ Рурскаго угля (4 милліона тоннъ), количество тоннъ всего ввоза составляетъ 13 милліоновъ тоннъ противъ 8 милліоновъ всѣхъ вывезенныхъ по Рейну тоннъ (1905 г.). На нижней Эльбѣ мы находимъ 4.800.000 привозныхъ тоннъ противъ 3.200.000 тоннъ вывоза. На каналѣ между Дортмундомъ и Эмсомъ, можно найти 500.000 тоннъ ввоза противъ 250.000 тоннъ вывоза и на Одерѣ 2 милліона привозныхъ тоннъ противъ 900.000 вывезенныхъ тоннъ.

Не удивительно, что ввозъ превышаетъ въ Германіи вывозъ, такъ какъ это вообще страна привоза. Но перевѣсъ привозныхъ товаровъ значительно больше въ перевозкахъ водою, чѣмъ въ перевозкахъ по желѣзнымъ дорогамъ.

Это видно изъ слѣдующей таблицы, относящейся къ порту Гамбургу за 1900 г. (въ милліонахъ центнеровъ):

	Водою.	По желѣзнымъ дорогамъ.
Ввозъ	34	13
Вывозъ	26	23

Можно было бы сдѣлать такой же выводъ и относительно привоза каменнаго угля и лигнита на рынокъ Берлина, какъ это показываетъ нижеприведенная таблица, относящаяся къ 1905 г.:

		Прибытіе. По желѣзной дорогѣ. Тонны.	Прибытіе. Водою. Тонны.
Каменный уголь и коксъ	Англійскій	131.000	703.000
	Вестфальскій.	160.000	137.000
	Саксонскій	46.000	—
	Верхне-Силезскій	1.040.000	836.000
	Нижне-Силезскій	320.000	70.000
	Итого. . .	1.697.000	1.747.000
Лигнитъ	Богемскій.	23.000	16.000
	Прусскій и Саксонскій. . .	1.619.000	7.000
	Итого. . .	1.642.000	23.000
	Всего. . .	3.339.000	1.770.000

Отсюда видно, что англійскій привозный уголь больше всего идетъ воднымъ путемъ, которымъ, однако, легко могъ бы воспользоваться и мѣстный силезскій уголь и саксонскій лигнитъ, но послѣдніе предпочитаютъ желѣзную дорогу.

Въ особенности въ отношеніи привознаго хлѣба водный путь въ Германіи получилъ родъ монополіи. Это зависитъ преимущественно отъ дешевизны перегрузки хлѣба розсыпью въ портахъ посреди рѣки.

Г. Петерсъ свидѣтельствуетъ, что въ Гамбургѣ одни расходы по перегрузкѣ изъ морского судна въ вагонъ составляютъ такую же сумму, какъ вся стоимость перевозки водою до Берлина, включая въ нее и манипуляціи по нагрузкѣ и разгрузкѣ. Съ другой стороны, протекціонистская политика ставитъ препятствія всякому пониженію желѣзными дорогами тарифовъ, примѣняемыхъ къ привознымъ хлѣбамъ.

Вотъ нѣсколько примѣровъ сравнительной стоимости перевозокъ для тонны хлѣба:

	По желѣзной дорогѣ. Франки.	Водою. Франки.
Изъ Роттердама въ Мангеймъ	23,00	3,00
„ „ „ Дюнсбургъ	9,30	2,50
„ Гамбурга „ Магдебургъ. . . .	15,50	4,00

При такихъ условіяхъ становится понятнымъ, что изъ привознаго хлѣба въ бассейнѣ Рейна въ 1906 г. прошло только 100.000 тоннъ по желѣзной дорогѣ и около 3 милліоновъ тоннъ—водою.

Естественно, что легкость обмѣна грузами между морскими и рѣчными судами играетъ большую роль при ввозѣ, чѣмъ при вывозѣ, такъ какъ привозные товары прибываютъ массами и могутъ быть тотчасъ же снова отправлены къ большимъ внутреннимъ центрамъ, между тѣмъ какъ отпускные товары, сдаваемые изъ пунктовъ производства менѣе значительными отправками, должны быть постепенно сгруппированы, чтобы образовать нагрузку цѣлаго морского судна. Только каменный уголь, отправляющійся изъ смежныхъ съ рѣкой копей, составляетъ исключеніе.

Несмотря на вышеуказанныя менѣе благопріятныя условія, желѣзныя дороги могли бы все-таки попробовать удержать за собой перевозку какъ по ввозу, такъ и по вывозу, съ помощью пониженія тарифовъ. Но здѣсь, какъ уже было сказано выше, является препятствіемъ, имѣющимъ большое значеніе, давленіе на желѣзнодорожные тарифы, во всѣхъ случаяхъ оказываемое государственной властью подъ вліяніемъ протекціонистскихъ взглядовъ: устанавливаетъ ли само государство эти тарифы на эксплоатируемыхъ имъ путяхъ, или оно только контролируетъ ихъ, какъ это дѣлается во Франціи на частныхъ дорогахъ, или, наконецъ, оно принимаетъ участіе въ установленіи тарифовъ на основаніи предписаній закона, какъ это практикуется въ другихъ странахъ. Повсюду политика и государственная власть постоянно требуютъ отъ желѣзныхъ дорогъ уменьшенныхъ вывозныхъ тарифовъ, между тѣмъ какъ всякому пониженію тарифовъ на привозные товары препятствуютъ, даже когда это пониженіе имѣло бы единственнымъ послѣдствіемъ привлеченіе на желѣзную дорогу части грузовъ, посредствомъ простого предоставленія имъ выгоды, одинаковой съ тою, которую они имѣютъ на водномъ пути.

Невозможностью вліять на перевозку по воднымъ путямъ пониженіемъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ въ любомъ направленіи движенія, а также исключительными удобствами, которыя предоставляютъ водные пути для ввоза земледѣльческихъ продуктовъ, въ то время, какъ мѣстная земледѣльческая промышленность, разсѣянная по всей поверхности страны, очень мало пользуется устроенными каналами, обслуживающими всегда только очень ограни-

ченную часть упомянутой поверхности,—объясняется враждебное отношеніе къ судоходнымъ путямъ протекціонистовъ и аграріевъ во многихъ странахъ, особенно въ Германіи. Труднѣе объяснить положеніе, занятое въ нѣкоторыхъ странахъ, особенно во Франціи, протекціонистами, доказывающими преимущества устройства водныхъ путей для привозныхъ товаровъ и энергично протестующихъ противъ малѣйшаго пониженія тарифовъ, примѣняемыхъ въ этомъ случаѣ желѣзными дорогами, съ цѣлью удержать за собой перевозку, которую водные пути у нихъ отнимаютъ.

X. Нарушеніе равновѣсія между обоими способами перевозки.

Элементы, которые мы только что изслѣдовали въ ихъ цѣломъ, могли бы обусловить состояніе равновѣсія, такъ сказать, нормальное распредѣленіе грузовъ между двумя способами перевозки; но это состояніе равновѣсія часто нарушается. Нѣкоторыя причины этого нарушенія равновѣсія, связанныя съ направленіемъ дѣятельности управленій, эксплоатирующихъ желѣзныя дороги или ихъ контролирующихъ, составятъ предметъ XI и XII главъ. Здѣсь же мы будемъ говорить только о причинахъ, независящихъ отъ воли человѣческой, которыя можно свести къ тремъ главнымъ пунктамъ:

1) перерывы въ судоходствѣ;

2) перемѣны въ экономической дѣятельности, связанныя съ временами года;

3) перемѣны въ этой дѣятельности на продолжительное время, т. е. въ періоды промышленнаго подъема и кризисовъ, которые за нимъ слѣдуютъ.

1) Перерывы въ судоходствѣ, съ одной стороны, происходятъ отъ морозовъ. Продолжительность этихъ перерывовъ непостоянна, смотря по климату, но она, вообще, учитывается отправителями, которые приготовлены къ тому, чтобы сдѣлать свои отправки въ желаемое время. Перерывы эти, слѣдовательно, вводятъ мало измѣненій въ распредѣленіе перевозокъ, за исключеніемъ годовъ, когда они достигаютъ ненормальной продолжительности.

Каналамъ приходится считаться съ перерывами въ судоходствѣ во время техническихъ работъ, которыя дѣлаются все болѣе и болѣе рѣдкими и время которыхъ извѣстно заранѣе съ полной точностью.

Рѣкамъ, напротивъ, приходится считаться съ болѣе неправильными и болѣе продолжительными частичными или общими перерывами судоходства, вызываемыми низкими водами. Эти перерывы продолжаются иногда многіе мѣсяцы, напримѣръ, на верхнихъ частяхъ Рейна, Эльбы или Одера. На Рейнѣ и Эльбѣ сберегаемая отъ пользованія водной перевозкой экономія настолько значительна, что если рѣка дѣлается непригодной для судоходства, то изъ товаровъ, которые обыкновенно идутъ этимъ путемъ, только наиболѣе цѣнные и срочные переходятъ къ желѣзной дорогѣ, вмѣсто того, чтобы выжидать болѣе благопріятнаго въ судоходномъ отношеніи времени года. Вообще перерывы въ судоходствѣ ведутъ къ увеличенію перевозки по желѣзной дорогѣ, но это не всегда приноситъ выгоду послѣдней, напримѣръ, если такое увеличеніе послѣдуетъ въ моментъ, когда ея собственная перевозка особенно дѣятельна, что бываетъ довольно часто. На это неудобство указываютъ во Франціи Восточное и Сѣверное общества, которыя свидѣтельствуютъ, что перерывы въ судоходствѣ, зависящіе отъ покрытія пути льдомъ, вообще совпадаютъ съ временемъ наибольшей перевозки угля и свекловицы. Австрій-

скія и венгерскія желѣзныя дороги также указываютъ на то, что прекращеніе судоходства на Эльбѣ, Дунаѣ (на три мѣсяца) и его притокахъ—Тиссѣ (на четыре мѣсяца), Дравѣ и Савѣ (на пять мѣсяцевъ) бываетъ осенью, въ то время, когда желѣзныя дороги болѣе всего обременены.

2) Въ теченіе одного и того же года спросъ на перевозку по воднымъ путямъ измѣняется, смотря по сезону и временамъ года. Но способность подвижного состава на водномъ пути остается одна и та же: вслѣдствіе медленности хода, рѣчной флотъ не можетъ дѣлать большаго числа рейсовъ.

Поэтому водный путь не извлекаетъ, такъ сказать, никакой выгоды изъ прибавочнаго количества тоннъ, которое ему предлагаютъ. Единственнымъ слѣдствіемъ увеличенія спроса на перевозку является повышеніе фрахта, что перемѣщаетъ уже линію раздѣла грузовъ между двумя видами путей, передвигая излишекъ, котораго не можетъ взять рѣчной флотъ, на желѣзную дорогу, обязанную перевезти по обычному тарифу и въ установленные сроки весь предъявленный грузъ. Составленныя Сѣвернымъ обществамъ свѣдѣнія за 1898 г. (нормальный годъ) показываютъ, что осенью фрахтъ на каменный уголь повышается, но зато желѣзная дорога получаетъ прибавочное количество тоннъ.

3) Аналогичное явленіе, сопровождаемое еще большими колебаніями въ количествѣ грузовъ, наблюдается вслѣдствіе измѣненій, происходящихъ изъ года въ годъ въ экономической дѣятельности народовъ. Въ настоящее время можно констатировать во всѣхъ странахъ періодическіе промышленные и торговые кризисы, которые возникаютъ черезъ довольно большіе промежутки времени и которые имѣютъ непосредственное вліяніе на усиленіе или ослабленіе перевозокъ. Отражается ли это вліяніе одинаково, какъ на судоходныхъ путяхъ, такъ и на желѣзныхъ дорогахъ? Необходимо въ этомъ случаѣ различать два періода кризиса: періодъ подъема и періодъ упадка.

а) Во время экономическаго подъема рѣчной флотъ едва усиливаетъ нормальное развитіе своего состава и въ особенности личнаго персонала, потому что значительное усиленіе таковыхъ не можетъ произойти внезапно. Съ другой стороны, доходность существующаго подвижного состава мало увеличивается: судовщики вообще удовлетворяются тѣмъ, что пользуются повышеніемъ фрахтовъ, составляющимъ естественное послѣдствіе увеличенія спроса при наличности ограниченнаго предложенія, но и это повышеніе стѣснено тарифами желѣзныхъ дорогъ.

Поэтому, во время періодовъ экономическаго подъема увеличеніе перевозки на судоходныхъ путяхъ немного превышаетъ средній приростъ грузовъ вообще; совсѣмъ иное дѣло на желѣзной дорогѣ, обязанной быть готовой даже цѣною большихъ расходовъ ко всякой лишней перевозкѣ. Нужно добавить, что во время періодовъ промышленнаго ажіотажа, публика придаетъ большое значеніе скорости, что также ведетъ къ увеличенію доли желѣзныхъ дорогъ. Въ 1907 г. нѣкоторые изъ промышленниковъ восточной Франціи дошли до того, что воспользовались большой скоростью для перевозокъ своихъ металлическихъ издѣлій.

Можно составить себѣ понятіе о явленіи, на которое мы указываемъ, разсматривая развитіе перевозки желѣзныхъ дорогъ и судоходныхъ путей во Франціи за періодъ времени въ 30 лѣтъ (1878—1908 гг.):

	Перевозки малой скорости (въ милліонахъ тонно-кило-метровъ).		
	Желѣзныя дороги.	Внутреннее судоходство.	Итого.
Перевозки въ 1878 г.	8,400	2,005	10,405
Перевозки въ 1907 г.	19,890	5,370	25,260
Увеличеніе абсолютное	11,490	3,365	14,855
Общее увеличеніе въ процентахъ . .	137	168	143
Среднее годовое увеличеніе въ процентахъ	4,4	5,5	4,6

Въ общемъ, среднее увеличеніе перевозокъ внутренняго судоходства было, слѣдовательно, немного выше средняго увеличенія перевозокъ желѣзныхъ дорогъ. Въ теченіе этихъ тридцати лѣтъ промышленность прошла черезъ четыре періода исключительно быстраго развитія: 1878—1883, 1886—1890, 1897 — 1900 и 1904 — 1907. Ниже приводится для каждаго изъ этихъ періодовъ таблица, аналогичная предыдущей:

Періоды промышленнаго подъема.		Перевозки малой скорости (въ милліонахъ тонно-километровъ).		
		Желѣзныя дороги.	Внутреннее судоходство.	Итого.
1878 г.		8,400	2,005	10,405
1883 „		11,065	2,383	13,448
Увеличеніе въ 1883 г. противъ 1878 г.	абсолютное	2,665	378	3,043
	въ % %	31	19	29
1886 г.		9,314	2,798	12,112
1890 „		11,759	3,816	14,975
Увеличеніе въ 1890 г. противъ 1886 г.	абсолютное	2,445	418	2,863
	въ % %	26	15	24
1897 г.		13,791	4,365	18,156
1900 „		16,557	4,675	21,232
Увеличеніе въ 1900 г. противъ 1897 г.	абсолютное	2,766	310	3,076
	въ % %	20	7	17
1904 г.		16,551	4,968	21,519
1907 „		19,890	5,371	25,261
Увеличеніе въ 1907 г. противъ 1904 г.	абсолютное	3,339	403	3,742
	въ % %	80	8	17

Такимъ образомъ, можно установить, что перевозка желѣзныхъ дорогъ, прогрессируя въ конечномъ выводѣ медленнѣе, во время періодовъ промышленнаго подъема увеличивалась гораздо сильнѣе, чѣмъ перевозка судоходныхъ путей.

Итакъ, можно съ положительностью утверждать, что рѣчной флотъ не захватываетъ своей пропорціональной доли изъ излишка грузовъ, выбрасываемыхъ на рынокъ внезапнымъ подъемомъ промышленности и что желѣзныя дороги, напротивъ, принимаютъ на себя почти одни весь соотвѣтствующій излишекъ грузовъ не только собственныхъ кліентовъ, но также и кліентовъ судоходныхъ путей. Онѣ далеки отъ того, чтобы жаловаться на

это, пока этотъ излишекъ грузовъ остается умѣреннымъ: когда разница въ приростѣ остается близкой къ нормальной ($4^1/_2$% въ годъ во Франціи), желѣзныя дороги должны быть только оборудованы такимъ образомъ, чтобы быть готовыми къ этому; имъ достаточно даже при небольшихъ увеличеніяхъ перевозокъ болѣе совершенной утилизаціи своего подвижного состава и болѣе интенсивной эксплоатаціи. Но, за извѣстнымъ предѣломъ, всякое дальнѣйшее возрастаніе перевозокъ, происходящее неожиданно, дѣлается для дорогъ очень обременительнымъ.

Въ частности, во время послѣдняго промышленнаго роста (1904—1907) увеличеніе перевозокъ для желѣзныхъ дорогъ могло бы достигнуть въ три года не болѣе 17,4% — цифры, мало уклоняющейся отъ средней ($3 \times 4,5 = 13,5$%), если бы исключительный приростъ грузовъ распредѣлился между водяными путями и желѣзными дорогами нормально. Но такъ какъ судоходство могло взять только половину своей доли (8%) изъ приходящагося на него увеличенія, то весь остальной излишекъ грузовъ слишкомъ обременилъ желѣзныя дороги. Общее увеличеніе ихъ перевозокъ оказалось, такимъ образомъ, простирающимся до 20,1%, и нужно было употребить очень дорого стоившее усиліе, чтобы выполнить выпавшую на ихъ долю задачу, не избѣгнувъ при этомъ жалобъ со стороны публики, которая не отдаетъ себѣ отчета въ положеніи и часто приписываетъ неисправности движенія именно тому роду путей, который одинъ только долженъ справляться съ исключительными задачами, отъ коихъ другіе пути могутъ уклоняться.

в) Повидимому, во время періодовъ экономическаго упадка должно происходить обратное явленіе, такъ какъ рѣчной флотъ можетъ понижать фрахты, чтобы не бездѣйствовать и не отказываться, такимъ образомъ, отъ своей пропорціонально увеличивающейся доли перевозки.

Очевидность этого факта доказать труднѣе, такъ какъ перевозочная промышленность во Франціи въ теченіе вышеприведеннаго періода времени испытала только два значительныхъ кризиса. Приводимъ для этихъ кризисовъ такую же таблицу, какъ выше:

Періоды кризисовъ.		Перевозка малой скорости (въ милліоннахъ тонно-километровъ). Желѣзныя дороги.	Внутреннее судоходство.	Общая перевозка.
1883.		11,065	2,383	13,448
1886.		9,314	2,798	12,112
Уменьшеніе въ 1886 г.	абсолютн.	1,751	415	—1,336
противъ 1883 г.	въ %%	—16	17	—10
1900.		16,557	4,675	21,232
1902.		16,172	4,465	20,637
Уменьшеніе въ 1902 г.	абсолютн.	—385	—210	—595
противъ 1900 г.	въ %%	—2	—4	—3

Въ теченіе перваго кризиса, самаго сильнаго, какой знала желѣзнодорожная практика, желѣзныя дороги зарегистрировали уменьшеніе перевозки на 16%, между тѣмъ какъ судоходные пути, напротивъ, продолжали правильно увеличивать свою перевозку, а именно: на 17% въ теченіе 3 лѣтъ. Не надо забывать, впрочемъ, что этотъ кризисъ происходилъ именно въ то время, когда рѣчной флотъ впервые использовалъ выгоды отъ углубленія

Сены, отъ объединенія типа каналовъ, осуществленнаго вслѣдъ за принятіемъ плана Фреймне, и, наконецъ, отъ упраздненія сборовъ, состоявшагося въ 1880 г.

Такимъ образомъ, представляется естественнымъ, что флотъ получилъ увеличившуюся долю перевозки. Но, повторяемъ, не слѣдуетъ забывать, что перевозка водныхъ путей прогрессировала тогда по причинѣ преимуществъ, которыя имъ были предоставлены государственной властью, а не по требованіямъ торговли, которыя уменьшились.

Напротивъ, въ теченіе кризиса 1900 — 1902 гг. каждый изъ двухъ способовъ перевозки въ результатѣ трехлѣтняго періода дѣятельности получилъ убыль. Эта убыль незначительна, но она вдвое больше на судоходныхъ путяхъ, чѣмъ на желѣзныхъ дорогахъ. Правда, что на это были спеціальныя причины: окончившіяся работы по постройкамъ и, затѣмъ, по сломкѣ самыхъ построекъ, исполненныхъ на берегахъ Сены для выставки, повели въ это время къ прекращенію исключительныхъ и очень цѣнныхъ перевозокъ.

Вообще, не представляется очевиднымъ, чтобы въ теченіе періодовъ экономическаго упадка судоходство всегда неизбѣжно менѣе теряло, чѣмъ желѣзная дорога. Можно привести этому вѣроятное объясненіе. Кризисы оказываютъ вліяніе въ особенности на перевозки предметовъ крупной промышленности, доставляющей водяному пути главную долю перевозокъ, и менѣе вліяютъ на перевозку съѣстныхъ припасовъ и предметовъ постояннаго потребленія, преобладающая доля которыхъ всегда остается за желѣзными дорогами. Мелкая торговля, пользующаяся только желѣзной дорогой, затрагивается кризисомъ меньше и позже по сравненію съ оптовой торговлей, пользующейся охотнѣе судоходными путями. Нормальное увеличеніе перевозокъ, свойственныхъ преимущественно желѣзнымъ дорогамъ, можетъ, слѣдовательно, вознаградить для нихъ, по крайней мѣрѣ, отчасти и пока кризисъ остается умѣреннымъ, убыль предметовъ крупной промышленности и оптовой торговли, даже, если дороги испытываютъ таковую такъ же сильно или даже сильнѣе, чѣмъ рѣчной флотъ.

XI. Мѣры, принимаемыя желѣзными дорогами въ борьбѣ съ конкурренціей судоходныхъ путей.

Желѣзныя дороги могутъ пытаться посредствомъ спеціальныхъ тарифовъ удержать за собой перевозку, которую у нихъ оспариваетъ рѣчной флотъ. Фрахты этого послѣдняго (за исключеніемъ нѣкоторыхъ правильныхъ рейсовъ, обслуживающихъ особаго рода потребности и содержимыхъ одной или нѣсколькими вошедшими въ соглашеніе компаніями) преимущественно опредѣляются конкурренціей судовщиковъ между собою. Фрахты эти представляютъ собою почти себѣстоимость перевозки, увеличенную только въ нѣкоторыхъ случаяхъ на величину небольшого сбора, едва покрывающаго, вообще, развѣ расходы по содержанію пути. Тарифы желѣзныхъ дорогъ, напротивъ, являются монопольными ставками, въ которыхъ къ суммѣ, необходимой для покрытія расходовъ по каждой перевозкѣ, прибавляется еще часть измѣняющаяся въ зависимости отъ того, сколько товаръ можетъ заплатить, и часто довольно значительная, предназначенная способствовать возмѣщенію капитала по сооруженію пути. Сокращая эту часть тарифа,

желѣзная дорога можетъ удержать за собой перевозку, которая иначе ускользнула бы отъ нея, и сохранить, такимъ образомъ, долю чистаго дохода, который давала эта перевозка и который ей необходимъ, для покрытія лежащихъ на ней финансовыхъ обязательствъ. Конкурренція, устраиваемая такимъ образомъ желѣзными дорогами рѣчному флоту, можетъ быть непосредственной, когда она направлена на перевозки, которыя судоходный путь можетъ выполнить отъ пункта отправленія до пункта назначенія, или косвенной, когда она стремится не допустить смѣшанныхъ перевозокъ или сократить таковыя мѣрами, принятыми на путяхъ, служащихъ продолженіемъ судоходнаго пути.

Мы изслѣдуемъ на нѣсколькихъ примѣрахъ вліяніе, которое оказываютъ мѣры, принимаемыя конкуррирующими дорогами на распредѣленіе перевозокъ.

А. Непосредственная конкурренція.

Непосредственная конкурренція является пріемомъ, наиболѣе употребляемымъ желѣзными дорогами, какъ скоро конкурренція эта представляется возможной. Для этого необходимо только, чтобы судоходный путь, съ которымъ надо конкуррировать, не имѣлъ очень низкихъ фрахтовъ и, кромѣ того, чтобы желѣзная дорога была способна дѣлать достаточныя пониженія тарифовъ.

Этотъ пріемъ когда-то часто употреблялся во Франціи. Дѣйствительно, мы видѣли выше, что, исключая р. Сены, фрахты, въ направленіи преобладающаго движенія, вовсе не опускаются ниже 1,2 и до 1,5 сантима съ тонны-километра.

Принимая во вниманіе болѣе длинный пробѣгъ и другія неудобства водяного пути, фрахты эти вовсе не могутъ бороться съ тарифомъ въ 2 сантима съ тонно-километра, который, какъ мы это увидимъ далѣе, оставляетъ еще маленькую прибыль желѣзной дорогѣ отъ большей части перевозокъ, оспариваемыхъ у нея рѣчнымъ флотомъ.

Французскимъ желѣзнымъ дорогамъ было затруднено установленіе конкуррирующихъ тарифовъ правилами, регулирующими согласованность тарифовъ. Эта согласованность была установлена Министромъ общественныхъ работъ, по предложенію желѣзнодорожнаго совѣщательнаго Комитета. Уже давно, соотвѣтственно юридическимъ воззрѣніямъ этого Комитета, тарифъ, способный конкуррировать съ судоходствомъ, не допускается, если онъ не превышаетъ на 20% соотвѣтствующаго фрахта. Нужно прибавить, что администрація допускаетъ, въ извѣстныхъ случаяхъ, только въ видѣ исключенія уменьшеніе тарифовъ до опредѣленныхъ ставокъ, но требуетъ чаще всего обобщенія ихъ въ видѣ нормъ, приложимыхъ ко всей сѣти, что, во всякомъ случаѣ, лишаетъ желѣзную дорогу перевозокъ на бо́льшую цифру, чѣмъ то количество перевозокъ, которое она получила бы, примѣняя конкуррирующій тарифъ. Наконецъ, желѣзныя дороги не могутъ понижать своихъ тарифовъ въ видѣ опыта, если успѣхъ такого пониженія представляется сомнительнымъ или это пониженіе вызывается временными нуждами, такъ какъ для дорогъ практически невозможно впослѣдствіи вновь повысить свои тарифы, и, дѣйствительно, почти не было примѣровъ, чтобы повышеніе было допущено.

Изъ вышеизложеннаго слѣдуетъ, что теперь во Франціи не устанавливаютъ болѣе конкуррирующихъ тарифовъ, хотя и существуетъ еще извѣстное число пониженныхъ тарифовъ, установленныхъ прежде въ цѣляхъ конкурренціи. Съ другой стороны, между новыми тарифами установленными или съ цѣлью обслуживанія общихъ интересовъ, или же съ цѣлью предоставить промышленному центру выгоды, которыми прежде пользовались другія мѣстности, находятся иногда такіе, которымъ свойственно измѣнять распредѣленіе значительнаго количества перевозокъ между желѣзными дорогами и конкуррирующими судоходными путями. Въ этомъ отношеніи можно указать, какъ на вызвавшее значительное увеличеніе доли желѣзнодорожной перевозки, на измѣненіе тарификаціи каменнаго угля, введенное въ іюлѣ 1903 г. общимъ сѣверовосточнымъ тарифомъ № 107, который далъ результаты, выраженные въ цифрахъ въ нижеприведенной таблицѣ:

Прибытіе на восточныхъ путяхъ.

Годы.	Всего.	Желѣзная дорога.		Водный путь.	
	Тонны.	Тонны.	%	Тонны.	%
1901	2,322,000	1,743,000	75	579,000	25
1902	2,283,000	1,726,000	75,6	557,000	24,4
1903	2,737,000	2,052,000	75	684,000	25
1904	2,847,000	2,194,000	77	653,000	23
1905	2,379,000	2,676,000	79,1	703,000	20,9

Можно также указать на утвержденный тарифъ для отправленія соды изъ Розьеръ, получившій силу съ 20 апрѣля 1898 г. и который далъ слѣдующіе результаты:

Перевозки на Парижъ.

Годы.	Всего.	Желѣзная дорога.		Водный путь.	
	Тонны.	Тонны.	%	Тонны.	%
1895	26,800	4,800	17,9	22,000	81,1
1896	29,400	3,500	11,9	25,900	88,1
1897	27,400	4,900	17,8	22,500	82,2
1898	31,600	8,800	27,8	22,800	72,2
1899	37,900	15,900	41,9	22,000	58,1

Выше было также указано, что желѣзныя дороги должны опасаться судоходныхъ путей въ особенности при перевозкахъ на большія разстоянія. Такимъ образомъ, можно установить, что конкуррирующіе тарифы очень часто являются общими тарифами.

Въ извѣстныхъ случаяхъ, несмотря на то, что вліяніе нѣкоторыхъ тарифовъ было значительнымъ, невозможно бываетъ, однако, выяснить это при помощи цифръ, потому что вліяніе это состояло не въ томъ, чтобы привлечь перевозку на желѣзную дорогу, а чтобы удержать только пріобрѣтенное положеніе: пониженіе тарифовъ слѣдовало лишь за прогрессивнымъ пониженіемъ фрахтовъ или было вызвано попыткой измѣнить фрахтъ, предпринятой судоходнымъ обществомъ.

Именно такимъ образомъ надо смотрѣть на послѣдовательныя пониженія тарифовъ Сѣвернаго общества на перевозки каменнаго угля съ сѣвера въ

Парижъ. Успѣхи эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ позволили тогда осуществить пониженіе тарифовъ, отвѣчающее почти тому уменьшенію, которое послѣдовало въ стоимости перевозки водою вслѣдствіе улучшенія судоходныхъ путей, и, такимъ образомъ, распредѣленіе перевозокъ между двумя родами путей мало измѣнилось. Доля желѣзной дороги, составлявшая въ 1886 г. 880.000 тоннъ противъ 797.000 тоннъ перевезенныхъ водою, доходила въ 1905 г. до 1.950.000 тоннъ противъ 1.620.000 тоннъ на водѣ.

Можно указать также на пониженіе тарифовъ, установленное въ 1894 г. для южныхъ винъ. Пониженіе это было предпринято послѣ возстановленія виноградниковъ, уничтоженныхъ филоксерой, съ цѣлью снова открыть собраннымъ на югѣ Франціи винамъ доступъ на парижскій рынокъ, всецѣло завоеванный за время филоксерной болѣзни испанскими и итальянскими винами, прибывавшими черезъ Руанъ и Сену; пониженіе тарифа пріостановило это тяготѣніе, начинавшее привлекать на тотъ же путь вина, производимыя областями, смежными съ портами Сетъ и Бордо, и даже стягивать въ этихъ портахъ, посредствомъ южнаго канала и бокового канала отъ Гаронны, вина промежуточной области.

Пониженные тарифы, примѣненные недавно къ американскому хлопку, отправленному изъ портовъ Ла-Манша въ Вогезскія горы, были только отвѣтомъ на предложенія, сдѣланныя обществомъ Гавръ—Парижъ—Ліонъ—Марсель хозяевамъ прядиленъ, чтобы попробовать отклонить перевозку отъ желѣзной дороги.

Самый поразительный примѣръ представляютъ, можетъ быть, значительныя пониженія тарифовъ, осуществленныя южнымъ обществомъ желѣзныхъ дорогъ на линіи изъ Бордо въ Сетъ, въ то время, когда южный каналъ былъ выкупленъ (въ 1898 г.). Чтобы упразднить сборы на всемъ судоходномъ пути изъ Бордо въ Сетъ, Правительство хотѣло одновременно выкупить боковой каналъ къ Гаронпѣ, концессіонеромъ котораго было желѣзнодорожное общество. Этотъ выкупъ могъ совершиться только съ согласія общества, не распространяясь на сѣть его желѣзныхъ дорогъ. Это послѣднее согласилось на это только съ условіемъ, чтобы былъ установленъ спеціальный очень уменьшенный тарифъ для самыхъ важныхъ товаровъ на ея большой артеріи, вдоль которой идетъ каналъ на всемъ ея протяженіи и которая потеряла бы почти всю перевозку, если бы сборы на каналѣ были упразднены, а тарифъ желѣзной дороги не былъ бы измѣненъ.

Уменьшенный тарифъ, который примѣняется къ винамъ, хлѣбамъ, сахару, лѣсу, фуражу, цементу и т. д. въ вагонѣ, нагруженномъ въ количествѣ, по крайней мѣрѣ, 5.000 тоннъ, даетъ среднюю ставку въ 4,50 франка за 100 километровъ и въ 9,75 франковъ за 400 километровъ, включая побочные расходы. Тарифъ этотъ достигъ своей цѣли, потому что желѣзная дорога удержала почти всю свою перевозку, а перевозка канала, можно сказать, не увеличилась, несмотря на упраздненіе сбора, который достигалъ нѣсколькихъ сантимовъ съ километра. Но Южное общество исчислило потерю въ доходахъ, вытекающую изъ этого пониженія тарифовъ, въ моментъ его осуществленія, въ суммѣ отъ 5 до 6 милліоновъ въ годъ, и дѣйствительно, потеря, исчисленная по болѣе увеличенной перевозкѣ, была бы гораздо значительнѣе. Рядомъ съ этими случаями, гдѣ доля желѣзной дороги увеличивалась или удерживалась, благодаря измѣненіямъ тарифа, нужно указать на

случай съ Западнымъ обществомъ, которое было разорено конкурренціей Сены, отнимавшей у него всю перевозку на лучшей его линіи, изъ Парижа въ Гавръ.

Работы, доведшія глубину воды между Руаномъ и Парижемъ до 3-хъ метровъ, были окончены къ 1878 г. Мы не будемъ здѣсь предугадывать не разорительны ли были бы для общества тѣ пониженія тарифовъ, которыя оно должно было бы сдѣлать, чтобы сохранить свою долю перевозки: это возможно, хотя и не совсѣмъ вѣроятно, потому что обществу пришлось бы бороться съ путемъ, въ техническомъ отношеніи значительно превосходящимъ Южный каналъ, но крайне извилистымъ, что удваивало длину требующагося пробѣга. Общество не имѣло, однако, подобно Южному обществу, правъ собственности на участокъ воднаго пути, позволяющихъ ему предписывать условія. Чтобы бороться съ конкурренціей воднаго пути, ему нужно было бы получить разрѣшеніе на чрезвычайно уменьшенные тарифы, примѣняемые къ ввознымъ товарамъ, какъ-то: хлѣбамъ, винамъ, лѣсу, каменному углю (къ Дьеппу) и т. д. Протекціонистское направленіе, которое никогда не ставило никакихъ препятствій улучшенію Сены, пошло противъ всякихъ попытокъ пониженія желѣзнорожныхъ тарифовъ, вызываемаго улучшеніемъ Сены. Получивъ съ трудомъ дозволеніе осуществить лишь нѣкоторое пониженіе тарифовъ, недостаточное, чтобы быть дѣйствительнымъ, общество должно было отказаться отъ дальнѣйшихъ пониженій, и побѣда осталась за рѣчнымъ флотомъ Сены. Можно указать на слѣдующій поразительный примѣръ, выясняющійся изъ сравненія перевозокъ въ обоихъ направленіяхъ на участкахъ, гдѣ соперничающія перевозки не смѣшиваются съ другими, т. е., на Сенѣ между Руаномъ и устьемъ Уазы и на участкѣ линіи Парижъ—Гавръ между Мантомъ и Руаномъ.

Года.	Средняя густота движенія на каждомъ километрѣ (въ тоннахъ).	
	Сена (отъ Уазы до Руана).	Желѣзная дорога (товары малой скорости) между Мантомъ и Руаномъ.
1881	678,000	1,547,000
1905	2,019,000	1,448,000
1906	2,653,000	1,782,000

Къ изложенному слѣдуетъ добавить, что желѣзная дорога въ 1906 г. получила нѣкоторое увеличеніе перевозки, вѣрятно временное, исключительно вслѣдствіе того, что рѣчной флотъ оказался недостаточнымъ для перевозки громаднаго количества англійскаго каменнаго угля, ввезеннаго черезъ Гавръ и Руанъ по случаю катастрофы въ Курьерѣ. Если это движеніе угля сдѣлается постояннымъ, что представляется вѣроятнымъ, то по всей вѣроятности судоходство въ концѣ концовъ овладѣетъ имъ всецѣло.

Въ другихъ странахъ тарифы, прямо конкуррирующіе съ перевозками водою, многочисленны. Мы къ сожалѣнію, могли собрать только краткія свѣдѣнія относительно подробностей и результатовъ этой конкурренціи. Желѣзныя дороги Венгріи и Австріи даютъ примѣръ существованія многочисленныхъ пониженій тарифовъ, вызванныхъ конкурренціей съ судоходствомъ на Дунаѣ.

Въ Россіи существуетъ извѣстное число конкуррирующихъ тарифовъ изъ которыхъ самые важные тѣ, которые имѣютъ цѣлью отклонить отъ воднаго пути перевозку мануфактурнаго товара изъ Москвы въ Астрахань, свѣчей — изъ Казани въ Москву, хлѣба съ нижней Волги въ Москву или съ Донца въ Крымъ.

Можно констатировать, вообще, что два рода конкуррирующихъ тарифовъ особенно дѣйствительны въ конкурренціи съ судоходствомъ:

1) Прежде всего надо указать на тарифы, примѣняемые только къ крупнымъ отправителямъ, главнымъ кліентамъ воднаго пути, при отсутствіи соотвѣтствующихъ уступокъ въ пользу другихъ негоціантовъ. Желѣзныя дороги Нидерландскаго государства прибѣгаютъ къ этой системѣ, заключая одновременно съ нѣсколькими крупными отправителями спеціальные договоры. Желѣзныя дороги Бельгійскаго государства пользуются такимъ же пріемомъ, примѣняя статью 3 королевскаго постановленія отъ 28 декабря 1891 г., воспроизвести текстъ которой мы считаемъ интереснымъ:

„Ст. 3.—Исключительныя пониженія ставокъ тарифовъ допускаются для всѣхъ тѣхъ дорогъ, которые объ этомъ будутъ ходатайствовать предъ нашимъ Министромъ желѣзныхъ дорогъ, почтъ и телеграфовъ, при слѣдующихъ условіяхъ:

„1) Если будетъ установлено, что при обыкновенныхъ тарифныхъ ставкахъ перевозка по желѣзной дорогѣ не могла бы имѣть мѣста.

„2) Если расчитывающая на выгоду отъ пониженія дорога принимаетъ условія перевозки, позволяющія достигнуть экономіи въ расходахъ по эксплоатаціи, а именно:

„а) планомѣрное принятіе для перевозки отправокъ, изъ которыхъ каждая дозволяетъ образованіе цѣлаго поѣзда, по крайней мѣрѣ, въ 150 тоннъ;

„в) отправленіе, въ заранѣе опредѣленные дни, по крайней мѣрѣ одного поѣзда въ недѣлю, въ теченіе періода времени minimum въ три мѣсяца;

„з) чтобы пониженіе тарифа не имѣло слѣдствіемъ перемѣну условій конкурренціи между мѣстными промышленниками".

„Сумма наибольшаго пониженія должна быть равна разницѣ, существующей между тарифною ставкою и стоимостью перевозки, совершаемой всякимъ другимъ способомъ.

„Постановленіемъ бельгійскаго Министра желѣзныхъ дорогъ, почтъ и телеграфовъ будетъ установлено, что вышепоименованныя условія выполнены, и будетъ опредѣленъ размѣръ пониженія".

Для перевозокъ, совершенныхъ на этихъ условіяхъ, вознагражденіе, которое слѣдуетъ уплатить въ случаѣ утери или поврежденія груза, какъ это установлено статьей 26 внутренняго тарифа государства, будетъ наполовину уменьшено. Французскія желѣзныя дороги достигаютъ также, хотя и менѣе полнаго, но такого же рода результата, посредствомъ измѣненія ихъ тарифовъ, примѣняемыхъ къ перевозкамъ „съ отдѣльной вѣтки на отдѣльную вѣтку" вагонами въ 40 тоннъ, принадлежащими отправителямъ.

2) Другой пріемъ, употребляемый нѣкоторыми желѣзными дорогами съ цѣлью сократить до опредѣленнаго minimum'а уменьшеніе дохода, являющееся слѣдствіемъ вызваннаго конкурренціей пониженія тарифовъ,—состо-

нтъ въ прекращеніи примѣненія этихъ тарифовъ во время перерыва навигаціи. Такимъ образомъ, въ втеченіе означеннаго періода времени пониженные тарифы желѣзныхъ дорогъ венгерскаго государства были повышены на 10%. То же самое бываетъ въ Россіи съ многочисленными тарифами: напримѣръ, тарифъ на перевозку свѣчей изъ Казани въ Москву (1.012 километра) съ 15 октября по 15 апрѣля равняется 72,82 франка съ тонны, а съ 15 апрѣля по 15 октября — 41,05 франка. Точно также нѣкоторые пониженные тарифы примѣняются австрійскими желѣзными дорогами только къ отправителямъ, которые гарантируютъ имъ извѣстное количество тоннъ въ теченіе періода навигаціи.

Б. Косвенная конкурренція.

На нѣкоторыхъ рѣкахъ фрахтъ такъ низокъ, что конкурренція для желѣзной дороги дѣлается невозможной или разорительной, если перевозка начинается и оканчивается на самомъ судоходномъ пути; это наблюдается на Волгѣ, Рейнѣ, Эльбѣ. Но конкурренція всегда возможна при смѣшанныхъ перевозкахъ, т. е. при частичномъ только пользованіи воднымъ путемъ для перевозокъ, совершаемыхъ между пунктами, которые не находятся непосредственно на берегу судоходнаго пути.

Въ этомъ случаѣ, естественная политика конкуррирующей желѣзной дороги состоитъ въ сокращеніи до minimum'а разстоянія по рѣкѣ, на которомъ смѣшанная перевозка представляется болѣе экономичной, чѣмъ прямая перевозка по желѣзной дорогѣ. Политика эта можетъ примѣняться двумя различными способами: 1) установленіемъ прямого пониженнаго тарифа, съ цѣлью отвлечь отправки между наиболѣе близкими пунктами отъ смѣшанной перевозки и привлечь ихъ всецѣло на желѣзную дорогу и 2) въ отношеніи отправокъ, которыя невозможно привлечь всецѣло на желѣзную дорогу, скомбинированіемъ тарифовъ съ такимъ расчетомъ, чтобы заставить эти отправки перейти съ воднаго пути на желѣзную дорогу въ такомъ пунктѣ, отъ котораго разстояніе, которое слѣдуетъ совершить по желѣзной дорогѣ, было бы наибольшимъ. Во Франціи смѣшанныя перевозки рѣдки, хотя желѣзнымъ дорогамъ почти ничего не нужно было бы предпринимать, чтобы совсѣмъ ихъ избѣжать. Фрахтъ на водныхъ путяхъ рѣдко опускается очень низко, порты для перегрузки малочисленны, неудобно расположены и плохо оборудованы. Обществамъ не слѣдовало только создавать смѣшанныхъ перевозокъ, чтобы не развивать этого рода сообщеній, и концессіонныя условія не обязывали общества къ проведенію вѣтвей къ новымъ перегрузочнымъ портамъ, которые государство могло бы устроить. Но недавній законъ (3 декабря 1908) только что наложилъ на нихъ это обязательство, предоставивъ имъ, какъ вознагражденіе, право на возмѣщеніе въ размѣрѣ расходовъ и уменьшенія въ доходахъ, которые произошли бы для нихъ отъ этого; въ виду этихъ условій, не слѣдуетъ ожидать, чтобы означенный законъ получилъ многочисленныя примѣненія.

Противъ существующихъ перегрузочныхъ портовъ общества когда-то прибѣгали къ установленію постоянныхъ ставокъ, которыми пользуется перевозка по всякой желѣзной дорогѣ и которыя непримѣнимы къ смѣшанному сообщенію. Даже когда они не могутъ прибѣгнуть къ этому пріему, прогрессивное

убываніе километрическихъ основаній тарифовъ большею частью бываетъ достаточно, чтобы сдѣлать смѣшанную перевозку менѣе выгодной, чѣмъ прямое сообщеніе по желѣзной дорогѣ. Распространеніе пониженныхъ тарифовъ, общихъ для нѣсколькихъ обществъ, настоятельно требуемое публикой въ общихъ интересахъ перевозокъ на большія разстоянія, естественно, имѣетъ слѣдствіемъ уменьшеніе употребленія смѣшанныхъ перевозокъ. Можно указать, въ этомъ смыслѣ, на тарифъ 114 (западъ—сѣверъ—востокъ) для металлургическихъ продуктовъ и на тарифъ 102 (общій для всѣхъ сѣтей) для зерна и хлѣбовъ. Этотъ послѣдній особенно способствовалъ привлеченію на желѣзныя дороги 40,000 тоннъ ячменя, прежде отправляемаго изъ Боса на сѣверъ по желѣзной дорогѣ до Иври и оттуда на судахъ.

Въ Россіи прямая конкурренція, нѣсколько примѣровъ которой были приведены выше, довольно рѣдка. Она не можетъ быть противопоставлена Волгѣ, вдоль которой нѣтъ желѣзныхъ дорогъ и фрахты которой крайне низки, но можетъ производиться только противъ путей второго порядка: нижняго Днѣпра, изрѣзаннаго порогами, р. Москвы и, особенно, Маріинской системы между Волгой и Петроградомъ. Косвенная же конкурренція, напротивъ, часто примѣняется на практикѣ въ вышеприведенномъ второмъ видѣ, который состоитъ въ сохраненіи смѣшанной перевозки на возможно большемъ разстояніи по желѣзной дорогѣ. Если дѣло идетъ, напримѣръ, о перевозкахъ, направляемыхъ вверхъ по Волгѣ, то уменьшенный тарифъ будетъ установленъ съ цѣлью отвлечь ихъ, начиная отъ Казани или Н. Новгорода, если эти перевозки имѣютъ пунктомъ назначенія Москву, или начиная отъ Рыбинска, если онѣ пунктомъ назначенія имѣютъ Петроградъ, и наоборотъ. Въ нижеприведенной таблицѣ приводятся самые важные изъ этихъ тарифовъ, называемыхъ „навигаціонными тарифами". Слѣдуетъ отмѣтить, что большая часть тарифовъ, допускающихъ пониженіе отъ 20% до 50% по отношенію къ нормальнымъ тарифамъ, не примѣнимы въ теченіе періодовъ перерыва судоходства.

Обозначеніе товаровъ.	Отправленныхъ изъ:	Отправленныхъ въ:	Разстояніе въ километрахъ.	Періодъ примѣненія уменьшеннаго тарифа.	Тарифъ въ франкахъ съ тонно-километра. Нормальный.	Тарифъ въ франкахъ съ тонно-километра. Уменьшенный.
Сало	Рыбинска	Петроградъ	618	15 апрѣля—15 ноября	38,09	14,44
Полотно	Рыбинска	Петроградъ	618	15 апрѣля—15 октября	88,55	44,10
Патока	Рыбинска	Петроградъ	616	15 апрѣля—15 октября	33,89	17,66
Кожа и шкуры .	Казани	Москву	1,042	15 апрѣля—15 октября	139,75	64,00
Канаты и снасти	Рыбинска	Ростовъ (Донъ)	1,598	15 апрѣля—15 октября	68,36	43,42
Хлѣба	Рыбинска	Петроградъ	618	15 апрѣля—15 октября	24,47	16,10
Металлургическіе	Рыбинска	Петроградъ	618	Весь годъ.	23,55	14,99
продукты . . .	Нижняго	Петроградъ	1,103	Весь годъ.	32,60	23,04
	Ярославля	Москву	286	Весь годъ.	15,17	8,45
Соль	Рыбинска	Петроградъ	618	Весь годъ.	22,04	14,17
	Нижняго	Москву	427	Весь годъ.	17,84	11,85

Вообще, русское правительство, повидимому, преслѣдовало очень раціональную политику, не усиливая желѣзными дорогами рѣчной сѣти перваго порядка, которой оно располагаетъ, и стараясь привлечь перевозку на желѣзныя дороги, примыкающія къ большимъ рѣкамъ, какъ скоро эти желѣзныя дороги позволяютъ публикѣ пользоваться общимъ тарифомъ, выгод-

нымъ на всемъ протяженіи, удерживая товары насколько возможно дольше на рельсахъ. Желѣзная дорога приноситъ, дѣйствительно, извѣстный доходъ для возмѣщенія капитала и покрытія спеціальныхъ расходовъ по перевозкѣ, между тѣмъ какъ постоянные расходы на водные пути падаютъ на долю казны безъ прямого возмѣщенія ихъ.

Въ Германіи смѣшанныя перевозки получили наибольшее развитіе. Тамъ мы сразу встрѣтимся съ самыми наглядными примѣрами конкурренціи или содѣйствія по отношенію къ этому роду перевозокъ. Здѣсь мы говоримъ только о конкурренціи. Мы ее встрѣтимъ въ Пруссіи.

Выше было уже указано, какъ низки фрахты на большихъ германскихъ рѣкахъ. Желѣзныя дороги не могутъ оказать прямой конкурренціи имъ. Косвенная же конкурренція, напротивъ, возможна для всѣхъ тѣхъ мѣстъ, которыя не лежатъ непосредственно на берегахъ рѣкъ, а именно, для промышленныхъ областей Вестфаліи, Баваріи и Силезіи. Прусскія желѣзныя дороги, слѣдовательно, старались, совершенно естественно, уменьшить размѣры смѣшанныхъ перевозокъ, когда обходъ ихъ представлялся возможнымъ.

Главный употребляемый при этомъ пріемъ состоитъ въ установленіи очень уменьшенныхъ исключительныхъ тарифовъ для морскихъ портовъ. Эти тарифы, впрочемъ, оправдываются другими, національно-экономическими соображеніями,—они имѣютъ цѣлью благопріятствовать, смотря по обстоятельствамъ, ввозу или вывозу и поддерживать нѣмецкіе порты противъ заграничныхъ портовъ. Но они часто имѣютъ слѣдствіемъ то, что прямая перевозка по желѣзной дорогѣ дѣлается болѣе выгодною, чѣмъ смѣшанная перевозка, которая должна оплатить, кромѣ фрахта, еще страхованіе и перегрузку, довольно большіе сборы съ отправки, наконецъ, довольно высокую стоимость перевозки до перегрузочнаго порта, потому что стоимость эта вычисляется совсѣмъ на другомъ основаніи, нежели прямой тарифъ. Такіе тарифы вызвали многочисленные протесты со стороны представителей рѣчного флота и большого числа городовъ, владѣющихъ перегрузочными портами: Майнца, Франкфурта, Магдебурга, Бреславля. Самыя рѣзкія жалобы были принесены крупнѣйшимъ изъ всѣхъ этихъ портовъ: Рурортъ-Дюсбургомъ. Этотъ послѣдній городъ утверждаетъ, что онъ тоже морской портъ, такъ какъ состоитъ въ обмѣнѣ со странами по ту сторону моря по прямымъ коносаментамъ и даже посредствомъ прямого судоходства; такимъ образомъ, городъ требуетъ примѣненія уменьшенныхъ исчисленій для тарифовъ, какъ для морскихъ портовъ; г. Магдебургъ заявилъ такую же претензію.

Прусскія желѣзныя дороги, въ общемъ, отвѣтили отказомъ *). Мы приведемъ ихъ отвѣтъ отъ 4 февраля 1905 г. Магдебургской торговой палатѣ относительно уменьшенія тарифа на сахаръ, воспроизведя одно мѣсто изъ этого отвѣта, заключающее въ себѣ очень дѣльный взглядъ прусскихъ желѣзныхъ дорогъ на этотъ вопросъ:

*) Въ видѣ исключенія, прусскія желѣзныя дороги приняли благопріятно эти требованія, не упуская изъ вида того, чтобы уменьшенные тарифы, примѣняемые въ перегрузочныхъ портахъ, никогда не были такими же выгодными, какъ тарифы морскихъ портовъ. Это относится къ нѣкоторымъ уменьшеніямъ (о которыхъ мы будемъ вновь говорить далѣе), примѣняемымъ въ Бреславлѣ, и уменьшеннымъ ставкамъ, примѣняемымъ въ Франкфуртѣ и Майнцѣ на перевозку карандашей и асипдныхъ досокъ, отправляемыхъ изъ Тюрингіи, Саксоніи и Баваріи и предназначенныхъ для экспорта.

„...Мы должны замѣтить городамъ, что смягченія тарифовъ, испрашиваемыя въ интересахъ перевозки, не должны быть развиваемы далѣе, потому что таковыя усилили бы привеллегированное положеніе судоходныхъ путей. Внутреннее судоходство при установленіи фрахтовъ никогда не заботилось о желѣзныхъ дорогахъ, и чрезвычайное развитіе судоходныхъ путей, наблюдаемое уже въ теченіе десяти лѣтъ, обязано большею частью большому пониженію фрахтовъ, привлекшему къ водымъ пунктамъ значительную часть перевозки, которая, безъ этого, досталась бы желѣзнымъ дорогамъ... Еще большія возраженія вызываетъ ходатайство о томъ, чтобы распространить исключительные тарифы вообще на перегрузочные порты. Эта мѣра имѣла бы слѣдствіемъ переходъ къ судоходнымъ путямъ остальной части перевозокъ желѣзныхъ дорогъ. Она, конечно, была бы вредной общимъ интересамъ торговли, такъ какъ коммерсанты, живущіе по сосѣдству съ судоходными путями, извлекли бы пользу изъ новыхъ пониженій тарифовъ, очутившись въ еще болѣе благопріятныхъ условіяхъ по сравненію съ другими коммерсантами, обслуживаемыми только желѣзной дорогой и обремененными уже при перевозкахъ большими платежами. Обойденные въ улучшеніи условій конкурренціи, эти послѣдніе понесли бы еще дальнѣйшія послѣдствія уменьшенія перевозокъ по желѣзнымъ дорогамъ, такъ какъ дороги эти совсѣмъ лишились бы, такимъ образомъ, возможности согласиться на пониженіе тарифовъ, требуемое общими интересами торговли".

Любопытно привести нѣсколько цифръ, показывающихъ, каковъ былъ результатъ косвенной конкурренціи со смѣшанными перевозками. На Рейнѣ эта конкурренція даетъ себя очень серьезнымъ образомъ чувствовать экспорту, а именно—для каменнаго угля. Это видно изъ нижеприведенной таблицы, которая показываетъ, за два года—1886 и 1906, количество вывезеннаго по желѣзной дорогѣ и водою каменнаго угля изъ Вестфаліи въ Голландію и Бельгію:

	По желѣзной дорогѣ.	Водою.
Въ 1896 г.	1,834,000 тоннъ	1,831,000 тонны
„ 1906 „	5.410,000 „	3,349,000 „
Увеличеніе въ процентахъ	195%	82%

Итакъ, увеличеніе было въ два раза больше по желѣзной дорогѣ, чѣмъ водою. Это тѣмъ болѣе замѣчательно, что въ теченіе того же періода времени отправки угля изъ Вестраліи водою вверхъ достигли съ 1,743,000 до 5,446,000 тоннъ, что составляетъ увеличеніе въ 212%.

Во ввозѣ доля Рейна увеличивается все болѣе и болѣе въ ущербъ перевозокъ по желѣзной дорогѣ; это зависитъ, частью, отъ спеціальныхъ преимуществъ, которыя представляетъ водный путь для товаровъ, имѣющихъ пунктами происхожденія морскіе порты, частью вслѣдствіе отсутствія уменьшенныхъ тарифовъ для ввозимыхъ въ Германію товаровъ, способныхъ конкуррировать съ національными продуктами.

Выше уже было указано (глава I), что роль желѣзной дороги ничтожна при ввозѣ хлѣбовъ. То же самое можно сказать и о лѣсѣ:

		По желѣзной дорогѣ.	Водою.
Ввозъ лѣса изъ Голландіи и Бельгіи въ Вестфалію.	въ 1886 г.	480 тоннъ	20,000 тоннъ
	„ 1906 „	5,800 „	280,000 „

Это явленіе еще болѣе замѣтно на рудѣ, хотя протекціонистскія идеи здѣсь не вмѣшиваются.

		По желѣзной дорогѣ.	Водою.
Ввозъ изъ Голландіи и Бельгіи	въ 1886 г.	240,000 тоннъ	320,000 тоннъ
	„ 1892 „	609,000 „	620,000 „
	„ 1906 „	37,000 „	2,340,000 „

Уменьшеніе, которымъ замѣнилось, начиная съ 1892 г., увеличеніе, наблюдаемое до тѣхъ поръ во ввозѣ по желѣзной дорогѣ, объясняется отчасти отмѣной въ 1893 г. отсрочекъ страховыхъ денегъ, которыя вносились прежде голландскими желѣзными дорогами. Эти отсрочки имѣли цѣлью обезпечить утилизацію обратныхъ вагоновъ, служившихъ для вывоза каменнаго угля изъ Вестфаліи. При наличности пониманія фрахтовъ на Рейнѣ, привлекшемъ всю перевозку каменнаго угля, голландскія желѣзныя дороги расчитали, что было бы невыгодно для нихъ далѣе дѣлать вышеупомянутыя отсрочки, сохранивъ за собою только перевозку руды, очень мало вознаграждающую, но тогда и эта перевозка почти тотчасъ исчезла.

Въ концѣ концовъ, перевозка голландскихъ и прусскихъ желѣзныхъ дорогъ не избѣжала разстройства, которое произошло во взаимномъ соотношеніи перевозокъ въ томъ и другомъ направленіи вдоль Рейна, какъ это показываетъ нижеприведенная таблица:

Годы.	Транзитъ къ устью.	Транзитъ къ верховью.
1875 . . .	1,772,000 тоннъ	741,000 тоннъ
1906 . . .	7,690,000 „	13,404,000 „

Не видно также, чтобы конкурренція прусскихъ желѣзныхъ дорогъ имѣла очень рѣзкое вліяніе на перевозку Эльбы, кромѣ, можетъ быть экспортнаго сахара, движеніе котораго водою, не уменьшаясь въ абсолютномъ количествѣ, перестало прогрессировать; товаръ этотъ составлялъ въ 1897 г. 60% отправокъ изъ Магдебурга внизъ и только 40% въ 1906 г.

Упомянутая конкурренція кажется болѣе дѣйствительной на Одерѣ. По свѣдѣніямъ Торговой Палаты, количество товаровъ, перегруженныхъ изъ вагона на судно въ портѣ Бреславлѣ, упало съ 1,130,000 тоннъ въ 1894 г. до 629,000 тоннъ въ 1905 г.

Товаръ, который болѣе всего пострадалъ отъ этой конкурренціи, это— прежде всего, силезскій уголь, отправляемый въ Померанію. Исключительный тарифъ, установленный для того, чтобы вытѣснить англійскій уголь, повлекъ за собою увеличеніе доли желѣзной дороги до 950,000 тоннъ противъ 300,000 тоннъ, перевезенныхъ водою, тогда какъ разница была прежде въ пользу судоходнаго пути. Чтобы утилизировать возвращавшіеся порожніе вагоны, былъ установленъ уменьшенный тарифъ для руды, имѣющей пунктомъ назначенія Силезію, такъ что доля желѣзной дороги въ отношеніи количества тоннъ руды, полученной Силезіей, доходила въ 1904 г. до 280,000 тоннъ противъ 86,000 тоннъ, прибывшихъ водою.

XII. Сотрудничество желѣзныхъ дорогъ и судоходныхъ путей.

Мы изслѣдуемъ сначала, при какихъ условіяхъ происходитъ сотрудничество желѣзныхъ дорогъ и судоходныхъ путей, затѣмъ, какими способами оно осуществляется.

А. Въ какихъ случаяхъ бываетъ сотрудничество, или, скорѣе, въ какихъ случаяхъ желѣзнымъ дорогамъ выгодно организовать это сотрудничество?

Мы различаемъ три случая:

1) Сѣть разсматриваемой желѣзной дороги въ большей части своей длины перпендикулярна къ значительному судоходному пути. Это и наблюдается на сѣти саксонскихъ желѣзныхъ дорогъ или Общества Теплицъ—Аусигъ по отношенію къ Эльбѣ. Это же наблюдалось по отношенію къ нижнему Рейну на дорогахъ трехъ прежнихъ обществъ (Рейнскаго, Бергъ-Маркъ и Кельнъ-Минденъ), которыя создали перегрузочные порты, сдѣлавшіеся потомъ общеизвѣстными: Гохфельдъ, Дюисбургъ и Рурортъ. То же самое можно сказать о прежнихъ гессенскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Это относится также къ многочисленнымъ русскимъ линіямъ, которыя примыкаютъ къ Волгѣ;

2) Сѣть желѣзной дороги служитъ продолженіемъ судоходнаго пути или, скорѣе, участка этого пути, доступнаго большому судоходству. Это случай, относящійся къ баденскимъ желѣзнымъ дорогамъ, такъ какъ большое рейнское судоходство прекращается въ Мангеймѣ. Изъ 11.800.000 тоннъ, перевезенныхъ великогерцогской сѣтью въ 1906 г., 5.760.000 тоннъ имѣли пунктомъ отправленія или назначенія рейнскій портъ, который почти для всѣхъ этихъ грузовъ былъ только транзитнымъ пунктомъ; черезъ одинъ Мангеймъ прошло 3.660.000 тоннъ, изъ которыхъ 2.255.000 (61%) были тутъ же перегружены. То же самое можно наблюдать, но въ меньшей степени, на желѣзныхъ дорогахъ Эльзасъ-Лотарингіи, благодаря портамъ Лаутербургу и Страсбургу. Точно также и баварскія желѣзныя дороги получаютъ довольно значительную перевозку съ верхняго Дуная и получатъ болѣе значительную съ Майна, когда будетъ окончено его канализированіе до Ашафенбурга. Австрійскія желѣзныя дороги имѣютъ въ Эльбѣ перворазрядный подъѣздной путь.

3) Другой очень часто встрѣчающійся случай—это тотъ, когда желѣзной дорогѣ выгодно развить смѣшанныя перевозки въ соединеніи съ какимъ-нибудь судоходнымъ путемъ, съ цѣлью конкурренціи съ другимъ судоходнымъ путемъ или другой желѣзной дорогой.

Прусскія желѣзныя дороги, вообще мало благопріятныя для смѣшанныхъ перевозокъ, умѣютъ, однако, пользоваться ими въ случаѣ надобности. Такимъ образомъ, онѣ благопріятствовали въ Шенебекѣ на Эльбѣ, немного не доходя саксонской границы, перегрузкѣ тѣхъ товаровъ, которые привлекались на саксонскіе рельсы уменьшенными тарифами, примѣняемыми при выходѣ изъ

*) Въ теченіе многихъ лѣтъ саксонскія и прусскія желѣзныя дороги конкурировали между собою въ цѣляхъ привлеченія пива очень уменьшенными тарифами, первыя—въ Дрезденъ, вторыя въ Вальвитгафенъ, тоже на Эльбѣ,—пива, назначеннаго къ вывозу черезъ Гамбургъ. Это продолжалось до того дня, когда оба управленія пришли къ соглашенію упразднить уменьшенные тарифы; теперь все идетъ по желѣзной дорогѣ.

портовъ Ризы и Дрездена *). Онѣ держатся той же самой политики, перехватывая во Франкфуртѣ часть товаровъ, привлекаемыхъ баденскими желѣзными дорогами въ Мангеймъ. Еще совсѣмъ недавно, вслѣдствіе неоднократныхъ ходатайствъ Бреславльской Торговой Палаты прусскія дороги ввели нѣкоторое пониженіе тарифовъ, съ той цѣлью, чтобы сдѣлать возможными смѣшанныя перевозки по Одеру и прусскимъ желѣзнымъ дорогамъ, въ противовѣсъ тѣмъ перевозкамъ, которыя австрійскія желѣзныя дороги поощряютъ по Эльбѣ, съ перегрузкой въ Теченѣ.

Точно также и баденскія желѣзныя дороги смотрѣли враждебно на попытки Страсбурга развить судоходство на Рейнѣ выше Мангейма. Когда онѣ увидѣли, что Страсбургскій портъ, несмотря на ихъ усилія, добился успѣха, онѣ выстроили въ Келѣ, противъ Страсбурга, новый перегрузочный портъ, имѣющій назначеніемъ возвратить на баденскіе рельсы часть товаровъ, которые уходили на судахъ въ Мангеймъ и которые, безъ этого, пошли бы въ Швейцарію по Эльзасъ-Лотарингскимъ желѣзнымъ дорогамъ.

В.—Какъ организуется сотрудничество обоихъ родовъ путей сообщенія въ случаяхъ, на которые только что указано?

Сотрудничество осуществляется, съ одной стороны, посредствомъ устройства перегрузочныхъ портовъ, о которыхъ мы уже говорили, съ другой стороны, посредствомъ установленія спеціальныхъ тарифовъ, которые часто принимаютъ видъ перегрузочныхъ тарифовъ т. е. тарифовъ, прилагаемыхъ только къ товарамъ, пришедшимъ воднымъ путемъ или же снова отправляемымъ воднымъ путемъ. Отправитель долженъ тогда доказать происхожденіе или назначеніе товара.

Существуетъ довольно большое число такихъ тарифовъ (Umschlagstarif) въ Германіи и Австріи. Мы приведемъ нѣкоторые изъ нихъ:

Эльба представляется удобной для установленія перегрузочныхъ тарифовъ со стороны саксонскихъ желѣзныхъ дорогъ въ Дрезденѣ и Ризѣ *) и, особенно, со стороны австрійскихъ желѣзныхъ дорогъ въ Теченѣ или Лобау. Это позволяетъ добиться очень выгодной стоимости перевозки при вывозѣ саксонскихъ или австрійскихъ продуктовъ черезъ Гамбургъ, пользуясь только чужой сѣтью для уменьшенія разстоянія по желѣзной дорогѣ.

Мы приводимъ ниже для различныхъ товаровъ, пользующихся этими тарифами, сравненіе стоимости прямой перевозки по желѣзной дорогѣ и смѣшанной перевозки; въ этой второй рубрикѣ мы приводимъ двѣ цѣны, смотря по тому, совершается ли перевозка на Эльбѣ за буксирнымъ пароходомъ или на быстроходномъ суднѣ. Расходы по перегрузкѣ поднимаются до 50 сантимовъ съ тонны, расходы на соединительной вѣткѣ—до 1 франка съ тонны. Тарифъ желѣзныхъ дорогъ примѣняется къ грузамъ, начиная съ отправокъ въ десять тоннъ. Всѣми этими свѣдѣніями мы обязаны любезности г. Шенкера.

*) Саксонскія желѣзныя дороги иногда дѣйствовали путемъ тайныхъ сбавокъ. Нѣсколько лѣтъ тому назадъ, онѣ предложили саксонскимъ коммерсантамъ или поселившимся въ Саксоніи сбавки отъ 5% до 20% нормальнаго тарифа для нѣкоторыхъ предметовъ (древесной смолы, керосина и т. д.), имѣющихъ пунктомъ происхожденія или назначенія извѣстныя мѣстности (Мюнхенъ, Бальбергъ, Байрейтъ), въ тѣхъ случаяхъ, когда они перегрузили бы свои товары въ Ризѣ или Дрезденѣ. Мы не знаемъ только, всегда ли примѣняются эти сбавки.

Предметы.	Сравненіе стоимости перевозки изъ Вѣны въ Гамбургъ (въ франкахъ съ тонны). Малой скоростью по желѣзной дорогѣ изъ Вѣны въ Лобау и за буксирнымъ судномъ изъ Лобау въ Гамбургъ.	Малой скоростью по желѣзной дорогѣ изъ Вѣны въ Лобау и на скоромъ суднѣ изъ Лобау въ Гамбургъ.	Всецѣло по желѣзной дорогѣ малой скоростью.
Свиное сало	30,13	37,50	15,63
Сушеныя кожи	40.25	44,63	51,87
Маргаринъ	32,87	40,00	58,13
Мѣдь не въ дѣлѣ . . .	28,63	35,12	43,00
Олово	31,62	38,25	56,62
Цинкъ въ пластинкахъ .	30,63	36,38	66,50
Минеральное масло . .	27,88	34,12	38,38
Упаковочная бумага . .	23,50	28,63	66,50
Льняное масло	38,12	43,37	43,00

Большое скопленіе перевозокъ, изъ котораго извлекаетъ пользу Эльба, возбудило зависть въ прибрежныхъ жителяхъ Одера и Рейна, и послѣдніе постарались привлечь часть грузовъ съ помощью нѣмецкихъ желѣзныхъ дорогъ, которыя могли только выиграть отъ этого соглашенія. Какъ мы видѣли выше, послѣ неоднократныхъ ходатайствъ бреславльской Торговой Палаты, прусскія желѣзныя дороги ввели у себя съ 1 апрѣля 1907 г. перегрузочные тарифы, примѣняемые въ портахъ Бреславля, Пенельвицы и Козеля, для разныхъ товаровъ (въ особенности для мѣди, шерсти, хлопка, фосфорнокислой соли, селитры), отправляемыхъ транзитомъ изъ нѣмецкихъ морскихъ портовъ къ нѣкоторымъ станціямъ Австро-Венгріи. Недавній пересмотръ тарифовъ (15 марта 1908 г.—1 октября 1908 г.) увеличилъ пониженіе тарифовъ и число станцій примѣненія. Привлекаютъ, такимъ образомъ, къ смѣшанной перевозкѣ по Одеру и сѣти прусскаго государства товары, которые безъ этого шли бы въ Германію только по Эльбѣ, чтобы достигнуть австрійскихъ линій. Но прусскія желѣзныя дороги отказываются направлять на тотъ же самый путь ввозъ въ Германію австрійскихъ или венгерскихъ товаровъ, которые въ настоящее время ввозятся по Эльбѣ, чтобы избѣжать протекціонистскихъ стѣсненій.

Аналогичный тарифъ, имѣющій еще болѣе важное значеніе, былъ созданъ австрійскими, баварскими, баденскими и прусскими желѣзными дорогами для Рейнскаго пути. Это Рейнъ-Майнцъ-Umschlagstarif, который прилагается къ перегружаемымъ, какъ экспортнымъ, такъ и импортнымъ товарамъ, и который допускаетъ очень уменьшенныя ставки. Предназначенные для этого перегрузочные порты слѣдующіе: Майнцъ, Густавсбургъ и, особенно, Мангеймъ и Франкфуртъ на Майнѣ. Уменьшенные тарифы прилагаются только къ товарамъ, перевозимымъ черезъ Германію транзитомъ, какъ то: къ хлопку, рису, чаю, кофе, предметамъ, показаннымъ въ предшествующей таблицѣ и т. д. Нѣмецкія желѣзныя дороги участвуютъ, такимъ образомъ, въ перевозкахъ, которыми Эльба одна овладѣла бы безъ этого. Нижеприведенная таблица даетъ для вышеупомянутыхъ товаровъ, показанныхъ въ предшествующей таблицѣ, сравненіе стоимости перевозки (въ франкахъ съ тонны) между Антверпеномъ и Базелемъ (транзитъ въ Швейцарію). Эта стоимость основана

на рейнскомъ фрахтѣ въ 7,50 франка съ тонны; перегрузка въ Мангеймѣ обходится въ среднемъ въ 1,25 франка съ тонны. Тарифы желѣзной дороги, примѣняемые къ отправкамъ въ 10 тоннъ, допускаютъ, по отношенію къ нормальному тарифу, уменьшенія отъ 10% до 35%.

Товары.	Стоимость перевозки (въ франкахъ съ тонны) изъ Антверпена въ Базель транзитомъ. Малой скорости исключительно по желѣзной дорогѣ.	По Рейну до Мангейма, потомъ малой скоростью по желѣзной дорогѣ.
Сало	40,5	29,63
Кожи	35,2	22,75
Маргаринъ	40,5	29,62
Мѣдь	38,3	29,63
Цинкъ	31,7	24,87
Олово	38,3	29,63
Минеральныя масла . .	35,8	29,62
Упаковочная бумага . .	38,3	21,63
Льняное масло	43,7	27,62

Эльзасъ-Лотарингскія желѣзныя дороги установили перегрузочные тарифы въ Лаутербургѣ и Страсбургѣ, чтобы также перехватить свою долю этой перевозки, главнымъ образомъ, для сношеній съ Швейцаріей. Болѣе выгодные тарифы установлены въ Лаутербургѣ, съ цѣлью сохранить возможно большее разстояніе за желѣзной дорогой. Главное пониженіе касается угля, керосина и колоніальныхъ товаровъ.

Нужно еще прибавить нѣсколько перегрузочныхъ тарифовъ, установленныхъ баварскими желѣзными дорогами въ Пассау и Регенсбургѣ на Дунаѣ; самые выгодные тарифы прилагаются въ Пассау, наиболѣе близкомъ портѣ къ австрійской границѣ и оставляющемъ наибольшее разстояніе за баварскими желѣзными дорогами. Можно встрѣтить случаи еще болѣе сложнаго сотрудничества между желѣзными дорогами и судоходными путями, когда перевозка допускаетъ двѣ перегрузки.

Мы укажемъ на тарифъ, примѣняемый нѣмецкими желѣзными дорогами съ цѣлью отклонить отъ Эльбы или, можетъ быть, отъ Тріеста перевозки, имѣющія пунктомъ происхожденія Австрію и мѣстомъ назначенія страны по ту сторону моря. Этотъ тарифъ, носящій названіе Дунай-Рейнъ-Майнъ Umschlagstarif допускаетъ двѣ перегрузки: первая—съ Дуная на желѣзную дорогу въ Регенсбургѣ (или Пассау), вторая—съ желѣзной дороги на Рейнъ или Майнъ въ Мангеймѣ или Франкфуртѣ. Мы приводимъ ниже сравненіе стоимости перевозки между Антверпеномъ и Вѣной для тѣхъ же самыхъ товаровъ, которые были указаны, въ зависимости отъ того, пользуется ли отправитель только желѣзной дорогой или прибѣгаетъ къ одной или двумъ перегрузкамъ. Эти данныя, сообщенныя г. Шенкеромъ, установлены въ предположеніи размѣра фрахтовъ на Рейнѣ изъ Антверпена во Франкфуртъ отъ 7,50 до 8,75 франка, стоимости перегрузки въ 1,60 франка съ тонны и тарифа на соединительной вѣткѣ въ томъ же порту въ 3,75—2,50 или 1,25 франка съ вагона, смотря по товару. Фрахтъ на Дунаѣ (Регенсбургъ—

Вѣна) опредѣляется въ 10,25 франка; расходы по перегрузкѣ въ Регенсбургѣ приняты въ размѣрѣ 0,85 франка съ тонны и расходы на соединительной вѣткѣ въ Регенсбургѣ въ размѣрѣ 0,375 франка съ тонны.

Товары.	Стоимость перевозки (въ франкахъ съ тонны) отъ Антверпена до Вѣны.		
	Исключительно по желѣзной дорогѣ малой скоростью.	Изъ Антверпена въ Франкфуртъ водою, изъ Франкфурта въ Вѣну по желѣзной дорогѣ малой скоростью.	Изъ Антверпена въ Франкфуртъ водою, изъ Франкфурта въ Регенсбургъ по желѣзной дорогѣ малой скоростью, изъ Регенсбурга въ Вѣну водою.
Сало	47,60	42,50	39,00
Кожи	54,30	44,87	38,25
Маргаринъ	70,80	47,75	40,50
Мѣдь	63,90	36,25	34,00
Цинкъ	60.10	37,50	35.12
Олово	67,00	36,25	34,00
Минеральное масло . .	70,80	37,75	38.38
Упаковочная бумага . .	40,80	39,13	35.75
Льняное масло	70,80	50.73	41,38

Всѣ перегрузочные тарифы, которые мы только что разсмотрѣли, являются тарифами въ зависимости отъ мѣстъ „происхожденія“ или „назначенія“ товаровъ, каковыя мѣста находятся на судоходномъ пути. Отправитель самъ долженъ быть озабоченъ исчисленіемъ фрахта относительно части разстоянія, которое слѣдуетъ совершить водою. Этотъ фрахтъ непостояненъ. Сравненіе стоимости перевозки отъ пункта отправленія до конечнаго пункта основывается только на среднихъ. Однимъ словомъ, вся разсмотрѣнная нами смѣшанная перевозка не совершается по опредѣленной цѣнѣ и даетъ поводъ къ заключенію двухъ перевозочныхъ контрактовъ. Но существуетъ другой разрядъ смѣшанныхъ перевозокъ, противоположнаго характера, являющихся, слѣдовательно, настоящимъ комбинированнымъ сообщеніемъ по тарифамъ, общимъ между желѣзными дорогами и судоходными предпріятіями. Эти тарифы, сообщенные намъ желѣзными дорогами Венгерскаго государства, Австрійскаго государства, Баварскаго государства и общества „Südbahn“, примѣняются только на Дунаѣ: это объясняется тѣмъ, что рѣка Дунай представляетъ совершенно особыя условія, гдѣ почти вся перевозка сконцентрирована въ рукахъ двухъ обществъ, которыя могутъ заключать продолжительныя соглашенія съ желѣзными дорогами и исполнять таковыя, а именно: Имперское Королевское пароходное общество на Дунаѣ и Южно-германское пароходное общество на Дунаѣ. Первое договаривается съ австрійскими и венгерскими желѣзными дорогами, второе—съ баварскими желѣзными дорогами. Въ обоихъ случаяхъ доля общаго тарифа, получаемая судоходнымъ обществомъ, опредѣлена заранѣе.

Комбинированные тарифы на австрійскихъ и венгерскихъ желѣзныхъ дорогахъ и Дунаѣ касаются большого числа направленій въ Южную Гер-

манію или на Балканы и большого числа товаровъ, въ особенности бумаги и металлургическихъ продуктовъ. Комбинированныя перевозки по Дунаю (вверхъ) и баварскимъ желѣзнымъ дорогамъ касаются хлѣбовъ, муки и масляничныхъ сѣмянъ съ назначеніемъ въ Швейцарію или южную Германію. Внизъ по Дунаю тарифы различаютъ назначеніе въ Австро-Венгрію и назначеніе въ страны, лежащія по нижнему Дунаю (Сербію, Румынію, Балгарію), для которыхъ пониженіе ставокъ гораздо болѣе замѣтно.—На самомъ дѣлѣ, перевозка въ эти страны могла бы съ большимъ удобствомъ выбрать совсѣмъ другой путь, направляясь въ Черное море. Отсюда видно, что случаи сотрудничества между желѣзной дорогой и рѣчнымъ флотомъ почти всѣ являются, въ сущности, случаями конкурренціи противъ другого маршрута.

ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ.

Сравненіе себѣ-стоимости перевозокъ по желѣзной дорогѣ и водою.

I. Польза сравненія и методъ его изложенія.

Мы старались составить себѣ понятіе объ условіяхъ, при которыхъ на дѣлѣ распредѣляются перевозки между желѣзными дорогами и судоходными путями, и о томъ вліяніи, которое оказываютъ на это распредѣленіе различныя обстоятельства, встрѣчающіяся на практикѣ, и различные способы дѣйствія, избираемые правительствами или заинтересованными управленіями,

Наше изслѣдованіе не было бы полно, если бы, изслѣдуя вопросъ во всѣхъ его деталяхъ, мы не старались указать, въ какомъ случаѣ тотъ или другой изъ способовъ сообщенія обладаетъ превосходствомъ съ точки зрѣнія себѣ-стоимости перевозки. Каждый разъ, когда существенная услуга общественному благосостоянію можетъ быть обезпечена двумя различными способами, помимо частныхъ интересовъ, могущихъ быть связанными съ употребленіемъ того или другого способа,—возникаетъ для общества общая потребность въ такой организаціи даннаго предпріятія, чтобы послѣднее было сопряжено съ возможно меньшими расходами для достиженія тѣхъ же самыхъ результатовъ по удовлетворенію нуждъ, подлежащихъ обслуживанію. Если бы было приведено доказательство тому, что въ томъ или другомъ случаѣ, для такой-то или иной категоріи перевозокъ, одинъ изъ двухъ родовъ путей сообщенія, желѣзная дорога или судоходный путь, требуетъ менѣе значительныхъ расходовъ, нежели другой, этимъ самымъ было бы доказано и то, что всякая организація, приводящая къ употребленію скорѣе второго пути, чѣмъ перваго, приноситъ чистый ущербъ. Подобный выводъ былъ бы, безъ сомнѣнія, недостаточенъ для рѣшенія всѣхъ вопросовъ, касающихся политики, которой надо придерживаться въ отношеніи путей сообщенія; но таковой имѣлъ бы, во всякомъ случаѣ, значительный вѣсъ при изслѣдованіи этихъ вопросовъ. Мы не будемъ пытаться вообще рѣшать этотъ вопросъ. Что касается мелкихъ перевозокъ (мы понимаемъ подъ этимъ словомъ отправки, которыхъ нужно довольно значительное число, чтобы составить полную нагрузку судна или поѣзда), то вопросъ былъ бы, въ одно и то же время, и

почти неразрѣшимымъ, и не представляющимъ большого интереса. Вопросъ былъ бы неразрѣшимымъ потому, что эти перевозки могутъ быть совершаемы только большими предпріятіями, имѣющими правильную организацію отдѣльныхъ службъ и постоянные склады во всѣхъ мѣстностяхъ, которыя они обслуживаютъ. Предпріятія, утилизирующія одинъ и тотъ же составъ служащихъ и одинъ и тотъ же подвижной составъ для совершенно разнородныхъ операцій, не имѣли-бы возможности отличать въ своихъ общихъ расходахъ часть, приходящуюся на долю каждой операціи въ отдѣльности. Размѣръ платы, которую подобныя предпріятія требуютъ за каждую перевозку, основывается не на исчисленіи ея себѣ-стоимости, а на исчисленіи суммы, которую возможно и справедливо взять, какъ часть общаго расхода, подлежащаго покрытію. Съ другой стороны, вопросъ представлялся бы неинтереснымъ потому, что никто не споритъ, что желѣзная дорога безконечно болѣе способна, чѣмъ судоходство, обслуживать этотъ родъ перевозокъ, благодаря разнообразію и правильному устройству своихъ службъ, своей способности развѣтвляться для проникновенія во всѣ части территоріи и возможности составлять свои поѣзда изъ вагоновъ всякаго происхожденія и всякаго назначенія. Безъ сомнѣнія, имѣются въ извѣстныхъ пунктахъ судоходныя предпріятія, которыя могутъ достигать успѣха, перехватывая у желѣзной дороги мелкую перевозку; но не въ виду этихъ операцій предлагаютъ создавать или развивать судоходные пути, и производство такихъ операцій является побочнымъ слѣдствіемъ работъ, исполненныхъ въ видахъ совершенно другой цѣли. Цѣль эту составляетъ перевозка большими массами товаровъ, имѣющихъ пунктами отправленія или назначенія морскіе порты, промышленные центры и значительныя скопленія, между которыми устанавливается движеніе исключительной интенсивности. Когда одно изъ направленій такого движенія неудовлетворительно обслуживается, то спрашиваютъ себя, слѣдуетъ ли прибѣгнуть къ судоходству или къ желѣзной дорогѣ, чтобы улучшить положеніе. Такимъ образомъ для этой послѣдней категоріи перевозокъ представляется необходимымъ сдѣлать сравненіе себѣ-стоимости на обоихъ родахъ путей сообщенія.

Чтобы установить себѣ-стоимость перевозки водою, достаточно констатировать средній размѣръ фрахтовъ за перевозку плыми судами, за вычетомъ сборовъ, если таковые взимаются. Подъ вліяніемъ конкурренціи между многочисленными предпріятіями, большими и малыми, обслуживающими эту перевозку, фрахтъ устанавливается неизмѣнно въ размѣрѣ около себѣ-стоимости. Опытъ подтверждаетъ въ этомъ отношеніи теоретическія предположенія. Всѣ сдѣланные анализы элементовъ себѣ-стоимости перевозокъ, исполненныхъ водою при вышеуказанныхъ условіяхъ, показываютъ, что размѣръ фрахта колеблется около суммы нижеслѣдующихъ элементовъ *), изъ коихъ составляется годовая выручка судовщика, работавшаго за свой счетъ, заключаетъ въ себѣ въ среднемъ довольно точно жалованье работника той же категоріи увеличенное процентами и погашеніемъ стоимости его судна. Непостоянство, которое мы замѣтили выше въ среднемъ уровнѣ фрахта, смотря по странамъ и продуктамъ, соотвѣтствуетъ непостоянству

*) См. въ особенности докладъ г. Пишона по поводу проекта Сѣвернаго канала во Франціи; Палата Депутатовъ, 7 законодательное собраніе, № 2995.

себѣ-стоимости. Непостоянство въ послѣднемъ случаѣ само зависитъ отъ различныхъ условій, въ которыхъ производится судоходство въ отношеніи расходовъ по тягѣ, страхованію, утилизаціи личнаго состава и подвижнаго состава и т. д. На желѣзной дорогѣ себѣ-стоимость перевозки уже неравна тарифу: она составляетъ только низшій предѣлъ, до котораго обществу выгодно скорѣе понизить свои ставки, чѣмъ дать ускользнуть перевозкамъ. Мы сказали, что было бы очень трудно опредѣлить съ точностью этотъ предѣлъ для каждаго изъ элементовъ, составляющихъ цѣлое всѣхъ желѣзнодорожныхъ перевозокъ, состоящихъ изъ безконечнаго числа разновидностей. Но можно составить себѣ довольно близкое понятіе о себѣ-стоимости тѣхъ перевозокъ спеціальной категоріи, которыя мы выше разсматривали и которыя состоятъ изъ довольно значительныхъ массовыхъ грузовъ, для коихъ представляется возможнымъ опредѣлить спеціальный подвижной составъ и составъ служащихъ, при чемъ отправки этихъ грузовъ дѣлаются, если не цѣлыми поѣздами, то, по крайней мѣрѣ, значительнымъ числомъ вагоновъ, отходящихъ отъ одной какой-либо станціи и назначенныхъ тоже на одну какую-либо станцію.

Слѣдуетъ отмѣтить, прежде всего, что по этого рода перевозкамъ нагрузка и разгрузка вагоновъ производятся отправителями или получателями, какъ это всегда бываетъ и съ перевозкой водою цѣлымъ судномъ. Съ другой стороны, единственными желѣзными дорогами, относительно которыхъ могла бы быть рѣчь о конкурренціи съ судоходствомъ, являются тѣ, которыя проходятъ по долинамъ или которыя соединяютъ одну долину съ другой, пересѣкая довольно слабыя неровности, позволяющія устройство каналовъ на водораздѣлѣ: въ этихъ условіяхъ никогда не проводятъ для большого движенія линій съ уклонами, превышающими 3—5 миллиметровъ. Итакъ, мы можемъ ограничиться въ нашемъ изслѣдованіи случаемъ эксплоатаціи, производимой на подобной линіи съ превосходнымъ профилемъ, безъ включенія въ число ея обязанностей манипуляцій по нагрузкѣ и разгрузкѣ. Въ этомъ изслѣдованіи мы остановимся послѣдовательно на двухъ совершенно различныхъ предположеніяхъ:

1) Мы разсмотримъ сначала обыкновенный случай, когда оба пути, между которыми можетъ установиться конкурренція, существуютъ уже. Предполагая, что дѣло идетъ о желѣзной дорогѣ, открытой также и для пассажирскаго движенія, почты и мелкой перевозки, мы постараемся отдѣлить всѣ эти перевозки отъ тѣхъ, которыя нами были указаны выше, чтобы имѣть возможность получить чистую себѣ-стоимость послѣднихъ. Затѣмъ, мы сравнимъ эту себѣ-стоимость съ расходами, которые вызываются аналогичными перевозками на судоходныхъ путяхъ.

2) Далѣе, предположимъ, что разсматривается случай, когда существующіе пути развились до предѣла своей провозоспособности или когда доходъ не можетъ быть увеличенъ безъ чрезмѣрныхъ расходовъ, вслѣдствіе обремененія грузами, которое влечетъ за собой промышленное развитіе страны, и потребности въ многочисленныхъ прибрежныхъ учрежденіяхъ, дѣлающихъ всякое дальнѣйшее расширеніе предпріятія разорительнымъ. Такъ какъ такого рода перевозка требуетъ постройки новой линіи большой доходности, предоставленной исключительно спеціальнымъ грузамъ, о которыхъ здѣсь идетъ рѣчь, то изслѣдуемъ, какой расходъ повлекло бы сооруженіе, съ одной стороны, желѣзной дороги и, съ другой, канала.

II. Случай, когда перевозка производится на существующихъ сообщеніяхъ.

Принявъ во вниманіе условія эксплоатаціи французскихъ желѣзныхъ дорогъ, на которыхъ перевозка громоздкихъ грузовъ играетъ большую роль, постараемся выяснить, между какими предѣлами колеблется на нихъ себѣстоимость этихъ спеціальныхъ перевозокъ.

Сравнительно, довольно легко получить абсолютный минимумъ себѣстоимости, вычисливъ, сколько стоитъ обществу ввести въ обращеніе дополнительный поѣздъ. Здѣсь употреблено слово „дополнительный" съ цѣлью показать, что добавленіе этого поѣзда къ тѣмъ, которые уже ходятъ на линіи, возможно безъ всякаго измѣненія общей организаціи службъ, т. е. безъ того, чтобы обществу нужно было дѣлать какой-либо расходъ на дополнительныя работы, на общія издержки на администрацію, на содержаніе пути и зданій, на составъ служащихъ на станціи. Расходъ заключаетъ въ себѣ тогда исключительно спеціальныя издержки по поѣзду.

На основаніи результатовъ, установленныхъ на нѣсколькихъ сѣтяхъ, и изслѣдованій, которыя получены отъ компетентныхъ начальниковъ службъ, мы думаемъ, что можемъ вычислить, какъ увидимъ ниже, съ достаточной увѣренностью, дополнительную стоимость поѣздо-километра, вѣсомъ 1.000 тоннъ брутто, если предположимъ, что поѣздъ состоитъ изъ вагоновъ въ 20 тоннъ и соотвѣтствуетъ срочному грузу въ 700 тоннъ, направляющемуся по линіи съ очень хорошимъ профилемъ, въ то время, когда цѣна угля находится на среднемъ уровнѣ.

Спеціальные расходы по поѣзду (личный составъ тяги, поѣздные агенты, топливо, починка машины и т. п.).	1,55 франка
Проценты и содержаніе подвижного состава	0,90 „
Итого . .	2,45 франка.

Если предположить, что поѣздъ возвратится порожнимъ, то расходъ на километръ на обратномъ пути опустится до 2,15 франка, вслѣдствіе уменьшенія тяжести поѣзда. Итакъ, туда и обратно движеніе обойдется въ 4,60 франка съ километра или за километрическую тонну $\frac{4,60 \text{ франка}}{700} = 0,65$ сантима.

Среди изслѣдованій себѣ-стоимости, сдѣланныхъ по нашей просьбѣ, мы считаемъ нужнымъ указать на очень сложное изслѣдованіе, сдѣланное Восточнымъ обществомъ, существенныя части котораго мы воспроизводимъ въ приложеніи. Интересъ этой работы состоитъ въ томъ, что она не оставляетъ мѣста гипотезѣ, будучи основана на дѣйствительно существующихъ расходахъ. Данныя, относящіяся къ организаціи движенія, къ составу и утилизаціи служащихъ и подвижного состава, не оставляютъ, слѣдовательно, мѣста никакой критикѣ. Мы добавимъ, что въ указанной работѣ приняты во вниманіе и всѣ элементы, которые на практикѣ ослабляютъ эту утилизацію (перерывъ въ перевозкахъ вслѣдствіе примѣненія закона о еженедѣльномъ отдыхѣ; отдыхъ и отпуски агентовъ; починка и чистка принадлежностей и т. д.).

Въ своей работѣ Восточное общество разбираетъ два случая перевозокъ руды; одинъ—между Гусиньи или Гамекуръ и Луршъ на протяженіи

284 километровъ, другой—между Мутье и Диффердажемъ, съ разстояніемъ въ 83 километра. Предполагая, что движеніе прекращается на одинъ день изъ шести въ виду воскреснаго и праздничнаго отдыха, Общество получаетъ себѣ-стоимость въ 0,49 сантима съ километрической тонны въ первомъ случаѣ и въ 0,73 сантима съ километрической тонны во второмъ случаѣ; среднее, слѣдовательно, составитъ 0,62 сантима, т. е. цифру, очень близкую къ 0,65 сантима, выведенныхъ нами выше.

Очевидно, эта стоимость не примѣняется, если дѣло идетъ не о случайномъ добавленіи поѣзда, а о перевозкѣ правильной и значительной. Такая перевозка неизбѣжно влечетъ за собой увеличеніе не разсмотреныхъ выше отдѣльно расходовъ, которыми тамъ можно было пренебречь. Невозможно точно исчислить упомянутое увеличеніе, но можно составить себѣ о немъ понятіе по среднимъ размѣрамъ входящихъ туда расходовъ.

Возьмемъ изъ статистики французскихъ желѣзныхъ дорогъ за 1907 г. себѣ-стоимость поѣздо-километра на Сѣверной и Восточной сѣтяхъ, являющихся дорогами, на которыхъ разсматриваемыя нами перевозки имѣютъ преобладающее значеніе. Эти данныя выведены вообще по всѣмъ службамъ, пассажирамъ и товарамъ.

Службы.	Сѣверъ.	Востокъ.
Общая администрація	0,22	0,21
Эксплоатація и перевозка:	0,75	0,87
Тяга и подвижной составъ	1,06	0,81
Путь и сооруженія	0,36	0,41
Разные расходы	0,02	0,06
Итого . . .	2,41	2,36

Расходы, исчисленные спеціально по дополнительному поѣзду съ массовымъ товаромъ и приведенные выше, значительно превосходятъ только что приведенный средній расходъ по службѣ подвижного состава и тяги съ поѣздо-километра, что объясняется слѣдующими двумя обстоятельствами: 1) рѣчь тамъ шла о поѣздѣ гораздо болѣе тяжеломъ, чѣмъ вообще средній поѣздъ; 2) цифры, данныя на предыдущей страницѣ, относятся и къ агентамъ поѣздовъ, которые входятъ собственно въ службу эксплоатаціи, между тѣмъ какъ служба тяги несетъ только расходы, приходящіеся на долю механиковъ и кочегаровъ и личнаго состава депо. Что касается службы эксплоатаціи, то для спеціальной перевозки, которую мы разсматриваемъ, намъ слѣдовало бы, напротивъ, брать расходы только гораздо ниже среднихъ. Дѣйствительно, главные расходы, которые статистика включаетъ въ эту рубрику, касаются:

1) личнаго состава, ведущаго записи при отправленіи и прибытіи, выдающаго билеты, провѣряющаго отправки и вычисляющаго тарифы; служба эта, дорого стоющая и сложная для поѣзда, въ которомъ производятся мелкія отправки или перевозки пассажировъ, почти ничего не представляетъ для поѣзда, состоящаго изъ одной или очень немногочисленныхъ отправокъ;

2) службы, относящейся къ манипуляціямъ нагрузки и разгрузки; тамъ эти работы выполняются заинтересованными лицами;

3) службы по составленію и расцѣпкѣ поѣздовъ при отправленіи, въ

пути и при прибытіи; тамъ названныя работы почти ничтожны, такъ какъ поѣздъ идетъ отъ начала до конца, не измѣняя своего состава, и составленіе поѣздовъ часто дѣлается на особыхъ вѣткахъ;

4) проводниковъ поѣздовъ; они уже сосчитаны въ цифрѣ 2,45 франка, данной на предыдущей страницѣ для расходовъ спеціально по разсматриваемому поѣзду.

Итакъ, можно признать, что мы будемъ гораздо ближе къ истинѣ прибавивъ къ этой послѣдней цифрѣ изъ расходовъ по эксплоатаціи, которые тамъ не фигурируютъ, одну треть средняго расхода на поѣздо-километръ, соотвѣтствующаго тѣмъ дѣйствіямъ, которыя значатся подъ рубрикой „эксплоатація на цѣлой сѣти".

Для расходовъ по администраціи и разныхъ расходовъ мы возьмемъ среднія безъ измѣненія. Вычисливъ для перевозокъ, не отличающихся никакой сложностью, ихъ пропорціональную часть въ этихъ расходахъ (заключающихъ въ себѣ взносы для пенсій всѣхъ служащихъ по эксплоатаціи, между тѣмъ какъ эти служащіе имѣютъ мало отношенія къ разсматриваемымъ перевозкамъ), мы скорѣе преувеличимъ, чѣмъ преуменьшимъ дѣйствительный расходъ. Сдѣлаемъ также расчетъ для расходовъ по пути и сооруженіямъ. Тяжелый поѣздъ изнашиваетъ путь болѣе, чѣмъ легкій поѣздъ, но поврежденія платформъ и порча самыхъ путей зависятъ и отъ другихъ факторовъ, кромѣ большой перевозки и, во всякомъ случаѣ, соотвѣтствующіе расходы далеко не растутъ пропорціонально таковой; въ нихъ содержится опредѣленная часть, которая, будучи раздѣлена для какой-либо линіи на число поѣздовъ, даетъ тѣмъ меньшее частное, чѣмъ значительнѣе перевозка. Итакъ, представляется вѣроятнымъ, что увеличеніе издержекъ по содержанію линіи съ большой перевозкой, зависящее отъ движенія тяжелыхъ поѣздовъ, вовсе не превышаетъ средняго расхода по содержанію сѣти, отнесеннаго къ среднему поѣздо-километру. Кромѣ того, перевозка, которую мы разсматриваемъ, не имѣетъ никакого отношенія къ сооруженіямъ. Такимъ образомъ, мы сдѣлаемъ очень широкую расцѣнку этой статьи расхода, взявъ среднее, выведенное статистикой.

Въ цѣломъ, которое составится изъ этихъ различныхъ статей, мы получимъ:

На сѣверѣ . . . . 85 сантимовъ на поѣздо-километръ

„ востокѣ . . . . 97 „ „ „

Раздѣливъ дополнительный расходъ, вычисленный такимъ образомъ для 2-хъ километровъ поѣзда (туда и обратно), на 700, мы найдемъ, что къ суммѣ 0,65 сантима за километрическую тонну слѣдуетъ прибавить на сѣверѣ—0,24 сантима и на востокѣ—0,28 сантима.

Нужно еще принять во вниманіе третій элементъ: расходъ на дополнительныя работы (увеличеніе станцій, удвоенія путей и т. д.), вызываемыя усиленіемъ перевозки.

Сравнимъ, въ этомъ случаѣ, увеличеніе перевозки и сопряженный съ нимъ расходъ на дополнительныя работы на Сѣверной и Восточной сѣтяхъ въ теченіе послѣднихъ двадцати лѣтъ.

Получается слѣдующая таблица:

	Сѣверъ.	Востокъ.
Увеличеніе перевозки малой скорости съ 1888 г. по 1907 г. включительно (въ тысячахъ тонно-километровъ)	1,926	1,830
Увеличеніе перевозки пассажировъ съ 1888 г. по 1907 г. включительно (въ тысячахъ пассажировъ-километровъ)	1,456	1,120
Расходы на дополнительныя работы съ 1 февраля 1888 г. по 31 декабря 1907 г. (въ милліонахъ франковъ)	207	134

За неимѣніемъ другихъ данныхъ для оцѣнки, допустимъ, что расходы на дополнительныя работы дѣлятся между двумя родами движенія (пассажирскимъ и малой скорости) соотвѣтственно новымъ километрическимъ единицамъ и что перевозка, которую мы разсматриваемъ, поглощаетъ изъ этихъ расходовъ свою пропорціональную часть. Такой размѣръ расхода является скорѣе преувеличеннымъ, потому что представляется несомнѣннымъ, что если развитіе массовой перевозки потребовало значительныхъ расходовъ, а именно, на постройку и увеличеніе депо и сортировочныхъ станцій,—то эти расходы, отнесенные къ километрической единицѣ, конечно, будутъ ниже расходовъ, потребовавшихся вслѣдствіе развитія пассажирскаго движенія. Въ окрестностяхъ большихъ городовъ, особенно Парижа, пригородное пассажирское движеніе очень быстро прогрессировало и потребовало значительныхъ работъ, особенно дорогостоющихъ при расширеніи большихъ станцій и подъѣздовъ къ нимъ. Очень слабый средній пробѣгъ пассажировъ въ пригородномъ движеніи дѣлаетъ эти расходы громадными, если ихъ отнести къ пассажиро-километру *). Итакъ, допуская равенство расходовъ по дополнительнымъ работамъ на пассажиро-километръ и на тонно-километръ, мы получимъ, вѣроятно, преувеличенную цифру для этого послѣдняго рода перевозки.

Замѣтимъ, съ другой стороны, что мы не дѣлаемъ никакого вычета на часть дополнительныхъ работъ, приходящуюся на долю товаровъ большой скорости—животныхъ, экипажей и т. д., перевозка которыхъ приноситъ до 10% дохода и которая уже двадцать лѣтъ прогрессировала съ особенной быстротой. Происходящая отъ этого упущенія ошибка въ пользу преувеличенія части расходовъ, приходящейся на каждую километрическую единицу излишка прироста массовой перевозки, болѣе чѣмъ вознаграждаетъ ту ошибку, которую мы дѣлаемъ, не вычтя изъ общаго увеличенія числа километрическихъ единицъ часть, приходящуюся на долю новыхъ линій, открытыхъ двадцать лѣтъ тому назадъ. На самомъ дѣлѣ, вычетъ этотъ былъ бы очень незначительнымъ, такъ какъ новыя линіи не велики и мало посѣщаются на разсматриваемыхъ сѣтяхъ; самыми многочисленными и самыми значительными изъ нихъ являются тѣ линіи, которыя были построены исключительно въ стратегическихъ цѣляхъ и которыя не способствовали, поэтому, развитію перевозки.

*) Средній пробѣгъ пассажировъ въ 1906 г. составлялъ только 26 километровъ на Сѣверной сѣти и 28 километровъ на Восточной.

Нужно было бы, однако, сдѣлать два исключенія. На сѣверѣ въ настоящее время строятся новыя линіи, предназначенныя разгрузить большую артерію изъ каменноугольнаго бассейна въ Парижъ; но ни одинъ изъ ихъ участковъ не былъ еще открытъ для эксплоатаціи въ 1907 г., такъ что линіи эти ни въ чемъ не содѣйствовали обслуживанію перевозки въ разсматриваемомъ районѣ. На востокѣ въ послѣдніе годы было построено нѣсколько новыхъ линій съ цѣлью улучшенія обслуживанія бассейна Бріе; расходы, которые онѣ вызвали, дѣйствительно, отвѣчаютъ новой и значительной перевозкѣ. Итакъ, мы прибавимъ къ счету дополнительныхъ работъ Восточной сѣти общій расходъ, произведенный по этимъ линіямъ въ размѣрѣ 34 милліоновъ, отмѣтивъ при этомъ, что такого расхода достаточно для обслуживанія значительныхъ отправокъ, находящихся только въ начальномъ періодѣ своего развитія. Эта добавка относится къ расходамъ, сдѣланнымъ на дополнительныя работы на Восточной сѣти въ цѣляхъ обслуживанія излишка перевозокъ, констатированнаго между 1887 г. и 1907 г. въ количествѣ отъ 134 до 168 милліоновъ.

Годовой платежъ, соотвѣтствующій дополнительнымъ работамъ этого періода, исчисленный по 4% нормѣ на проценты и погашеніе, представитъ тогда:

на сѣверѣ . . . . . 8.280.000 франковъ
„ востокѣ . . . . . 6.720.000 „

Раздѣленный на цифру прироста числа единицъ товаровъ, перевезенныхъ на 1 километръ, платежъ этотъ составитъ, на каждую километрическую единицу:

на сѣверѣ. . . . . 0,24 сантима
„ востокѣ . . . . . 0,26 „

Прибавивъ по каждой сѣти къ исчисленію спеціальныхъ расходовъ, вызываемыхъ прибавкой одного тяжелаго поѣзда новѣйшаго типа, остальные два элемента, которые должны войти въ себѣ-стоимость километрической тонны, получимъ:

на сѣверѣ . . . . 0,65+0,24+0,24=1,13 сантима
„ востокѣ . . . . 0,65+0,28+0,26=1,19 „

Безъ сомнѣнія, эти цифры не вытекаютъ изъ точной расцѣнки общихъ расходовъ по различнаго рода перевозкамъ, — расцѣнки, которая является практически невыполнимой, и аналогичный анализъ, сдѣланный иначе, привелъ бы, безъ сомнѣнія, къ другимъ результатамъ. Однако, изъ объясненій, данныхъ выше, слѣдуетъ, что исчисленіе, къ которому мы прибѣгли, установлено скорѣе съ преувеличеніемъ, чѣмъ съ преуменьшеніемъ.

Итакъ, мы можемъ сказать, въ концѣ концовъ, что себѣ-стоимость тонны каменнаго угля или руды, перевезенной на одномъ километрѣ на линіяхъ, находящихся въ конкурренціи съ водными путями, при отправкѣ нѣсколькими вагонами, равной по значительности нагрузкамъ цѣлыхъ судовъ,—не превысила бы 1,10 до 1,20 сантима.

Если предположить расходъ по обратному движенію поѣзда равнымъ только одной пятой перевозки по главному направленію, вышеупомянутая

максимальная стоимость упала бы до 0.90— 1 сантима за километрическую тонну.

Эта цифра замѣтно выше фрахта, уплачиваемаго за однородныя перевозки на большихъ европейскихъ рѣкахъ съ свободнымъ теченіемъ: Волгѣ, Рейнѣ, Эльбѣ.

Цифра эта почти равна нормальному фрахту, уплачиваемому на Сенѣ и на лучшихъ каналахъ сѣвера и востока Франціи.

Она явно ниже фрахта на рѣкахъ, составляющихъ судоходные пути второго порядка, съ точки зрѣнія ихъ техническихъ качествъ. Но необходимо отмѣтить, что по отношенію къ желѣзнымъ дорогамъ мы принимали во вниманіе расходы всякаго рода.

Напротивъ, рѣчной фрахтъ, за исключеніемъ весьма рѣдкихъ во Франціи случаевъ, ничего не заключаетъ въ себѣ изъ расходовъ на администрацію и содержаніе пути, на работы по расширенію или удвоенію шлюзовъ и т. д., что въ концѣ концовъ вызывается значительнымъ развитіемъ перевозки.

Можно, слѣдовательно, утверждать, что общій расходъ, который необходимо произвести по обслуживанію одной и той же перевозки, во Франціи бываетъ почти всегда меньшимъ при пользованіи желѣзной дорогой, чѣмъ при пользованіи воднымъ путемъ. Даже при предположеніи, что этотъ послѣдній путь уже существуетъ, что онъ могъ бы получить конкуррируемую перевозку безъ всякаго усиленія лежащихъ на государствѣ расходовъ на улучшеніе и содержаніе и что, напротивъ, на желѣзной дорогѣ такая перевозка вызоветъ увеличеніе расходовъ на содержаніе и дополнительныя работы,— и тогда, вообще, получилась бы еще нѣкоторая экономія при пользованіи этой послѣдней.

Но лишь только потребуется сдѣлать дополнительные расходы на водный путь, то уклоненіе въ пользу желѣзной дороги сдѣлается уже чувствительнымъ.

Изъ этого слѣдуетъ, что вездѣ, гдѣ существуютъ оба рода путей, желѣзная дорога могла бы привлечь, не претерпѣвая убытка, перевозку, которая тяготѣетъ къ судоходству, предоставивъ такой перевозкѣ столь же низкія платы со всѣми преимуществами правильности и быстроты, допускаемыми дорогой, и что изъ этого получилась бы для всего общества значительная экономія въ расходахъ по обезпеченію движенія. Слѣдуетъ лишь замѣтить, что столь низкія платы не могли бы быть допущены нормально, какъ основанія общихъ тарифовъ.

Дѣйствительно, представляется необходимымъ, чтобы желѣзныя дороги возмѣщали строительный капиталъ посредствомъ своихъ доходовъ и, если для пріобрѣтенія перевозки, способной отъ нихъ ускользнуть, онѣ могли бы удовлетвориться спеціально на этой перевозкѣ умѣренной и даже самой малой прибылью, то онѣ могли бы тогда перевозить также почти по себѣстоимости милліоны тоннъ, способныхъ содѣйствовать въ болѣе или менѣе широкой мѣрѣ покрытію всѣхъ постоянныхъ расходовъ по сѣти, если бы при этомъ государство согласилось переложить на населеніе расходы на проценты и погашеніе, какъ это оно почти всегда дѣлаетъ относительно судоходныхъ путей. Итакъ, для того, чтобы желѣзнодорожное общество могло, дѣйствительно, отнять у судоходства конкуррируемую перевозку, представляется необходимымъ, чтобы общество это имѣло возможность примѣнить вышеупомянутое пониженіе тарифа только къ этой перевозкѣ.

Но вездѣ желѣзныя дороги встрѣтили бы при этомъ большія затрудненія; во Франціи, въ особенности, подобныя пониженія не были бы допущены, потому что они создали бы чрезвычайную выгоду для тѣхъ промышленниковъ, которые, по нѣкоторой причинѣ, могли бы извлечь изъ этого особую пользу. Привилегія, которую общественное мнѣніе, не отдавая себѣ отчета въ этомъ, допускаетъ, если она осуществляется подъ видомъ поощренія, сдѣланнаго судоходству, вызвала бы всеобщее осужденіе, если бы она касалась тарифовъ желѣзныхъ дорогъ; публика вскорѣ потребовала бы обобщенія пониженныхъ ставокъ, предполагая, что правительство произвольно допустило ввести ихъ въ дѣйствіе только на нѣкоторыхъ путяхъ. Управленія, эксплоатирующія желѣзныя дороги и находящіяся въ конкурренціи съ судоходствомъ, должны, слѣдовательно, принимать во вниманіе въ своихъ исчисленіяхъ то вліяніе, которое при всякомъ пониженіи тарифовъ отражается на перевозкахъ, производимыхъ внѣ конкурренціи.

Замѣтимъ, наконецъ, что при сравненіи стоимости перевозокъ по желѣзной дорогѣ и водою игнорируется элементъ еще болѣе важный, который, вообще, не принимаютъ во вниманіе; это покровительство закона служащимъ желѣзныхъ дорогъ. Даже и безъ этого покровительства, служащіе на желѣзныхъ дорогахъ были бы уже гораздо лучше вознаграждены, по сравненію со служащими на рѣчномъ флотѣ; естественно, что желѣзнодорожные служащіе, несущіе часто трудную службу и тяжелую отвѣтственность, зарабатываютъ въ теченіе года гораздо болѣе, чѣмъ судовщикъ, иногда даже вдвое или втрое болѣе.

Администрація желѣзныхъ дорогъ принуждена назначать имъ такое вознагражденіе безъ всякаго вмѣшательства общественныхъ властей, потому что вознагражденіе это соотвѣтствуетъ стоимости исполненной работы; это нормальный составъ стоимости труда самому исполнителю, и можно только радоваться, видя многочисленный классъ хорошо оплачиваемыхъ работниковъ, по отношенію къ которымъ справедливо поступаютъ. Но, напротивъ, всѣ преимущества, предписываемыя закономъ или правилами по отношенію къ служащимъ желѣзныхъ дорогъ (десятидневный отдыхъ кочегаровъ и машинистовъ, ограниченіе продолжительности ежедневной работы, опредѣленіе максимальнаго возраста, дающаго право на пенсію и минимальнаго размѣра этой пенсіи и т. д.), уже искусственно повышаютъ стоимость перевозки по желѣзной дорогѣ по отношенію къ стоимости перевозки водою, такъ какъ, по крайней мѣрѣ, во Франціи, по отношенію къ судовщикамъ не дѣлается ничего подобнаго. Не входя въ разсмотрѣніе того, въ какой степени эти мѣры оправдываются или нѣтъ, мы должны констатировать, что мѣры эти принимаютъ все большее и большее развитіе, способное измѣнить въ ущербъ желѣзнымъ дорогамъ сравнительную себѣ-стоимость перевозки, которую мы только что установили. Никто, конечно, не будетъ спорить противъ того, что представляется невозможнымъ обременять перевозки водою увеличеніемъ фрахтовъ, необходимымъ для того, чтобы обезпечить такія же выгоды и судовщикамъ, не убивая самого судоходства.

Но нужно при этомъ замѣтить, что есть значительная выгода не только для хозяевъ, призванныхъ нести расходы, не покрываемые пока сборами, но также и для рабочихъ классовъ, чтобы скорѣе желѣзныя дороги, нежели судоходство, развивали свою дѣятельность и, вслѣдствіе этого, свой личный составъ.

III.—Случай, когда нужно создать новый путь вслѣдствіе развитія массовыхъ перевозокъ.

Предположимъ теперь, что пути, которые нужно было бы использовать, достигли предѣла своей провозоспособности или не представляютъ техническихъ условій, которыхъ требуетъ большая перевозка.

Итакъ, нужно построить новую линію желѣзной дороги или каналъ. На практикѣ, если строятъ желѣзную дорогу, то ее назначаютъ не только для перевозки, которую обслуживалъ бы каналъ, но также и для перевозки пассажировъ и товаровъ большой скорости. Если поступаютъ такимъ образомъ, то, очевидно, находятъ это рѣшеніе болѣе выгоднымъ, чѣмъ сооруженіе линіи, спеціально назначенной для громоздкихъ товаровъ; только этотъ образъ дѣйствія дѣлаетъ труднымъ сравненіе между желѣзной дорогой и судоходнымъ путемъ, такъ какъ орудіе, созданное для очень сложной работы стоитъ, при всѣхъ другихъ одинаковыхъ условіяхъ, несравненно дороже, чѣмъ орудіе, способное быть употребленнымъ только для очень простой работы.

Для облегченія сравненія, мы предположимъ, что создаютъ линію желѣзной дороги, посвященную только для массовой перевозки и которая не обслуживаетъ ни почты, ни перевозки пассажировъ. Этотъ случай представляется въ Америкѣ (напримѣръ, линія отъ Питтсбурга къ озеру Эри), но серьезныхъ примѣровъ этого не существуетъ въ Европѣ. Этотъ случай, однако, нужно разсмотрѣть, если хотятъ оцѣнить, который изъ двухъ родовъ путей—желѣзная дорога или каналъ—можетъ обслуживать съ наибольшей экономіей излишекъ массовой перевозки, для которой не хватаетъ существующихъ путей.

За отсутствіемъ у насъ практическаго примѣра, мы просили Сѣверное общество вычислить себѣ-стоимость перевозки каменнаго угля съ сѣвера въ Парижъ, предполагая таковую сконцентрированной на спеціальной линіи, даже обратно не обслуживающей никакой перевозки. Мы воспроизводимъ его отвѣтъ въ приложеніи. Этотъ отвѣтъ представляетъ большую цѣнность, потому что, съ одной стороны, расходы по эксплоатаціи и тягѣ основаны на результатахъ опыта; съ другой стороны, вычисленіе расходовъ на первоначальную постройку опирается на цифры, приходящіяся на долю линіи Пикардія—Фландрія, перевозка которой была незначительной до ея недавняго переустройства, когда общество рѣшило спѣшно оборудовать ее, чтобы тотчасъ привлечь на нее очень большую перевозку каменнаго угля, такъ что достаточно было вычесть расходы на сооруженія изъ общей стоимости постройки и улучшенія линіи, чтобы имѣть очень правдоподобное исчисленіе стоимости спеціальной линіи для громоздкаго товара.

Какъ во всѣхъ изслѣдованіяхъ подобнаго рода, возможно, конечно, критиковать нѣкоторыя цифры. Можно, напримѣръ, спросить себя, не представляется ли немного незначительной общая продолжительность, принятая для полнаго обращенія подвижного состава (два дня), такъ какъ на настоящей сѣти эта продолжительность достигаетъ minimum трехъ дней, считая пребываніе въ коши. Предположеніе о перевозкѣ между концевыми пунктами безъ разъѣздовъ и скрещиваній, очевидно, благопріятно для желѣзной дороги. Слѣдуетъ, однако, замѣтить, что при сравненіи съ судоходнымъ пу-

тѣмъ не было необходимости въ предположеніи устройства желѣзной дороги для удовлетворенія максимальной перевозки, которая производится лишь въ извѣстныя времена года: рѣчной флотъ избѣгаетъ выполнять исключительныя требованія, потому что онъ имѣетъ возможность сглаживать неправильности въ своихъ перевозкахъ, отсрочивая тѣ изъ нихъ, которыя онъ не можетъ выполнить: а по отношенію къ желѣзной дорогѣ предположеніе о почти правильной перевозкѣ соотвѣтствовало бы большой экономіи въ подвижномъ составѣ. Съ другой стороны, вычисленіе было сдѣлано для дѣйствительной перевозки въ 3 милліона тоннъ каменнаго угля; всей же части расхода, относящейся къ постройкѣ пути, могло бы хватить, безъ преувеличенія, на развитіе очень значительной перевозки.

Итакъ, въ цѣломъ, намъ кажется, что можно принять стоимость въ 1 сантимъ за тонно-километръ, которую получаетъ Сѣверное общество (см. приложеніе II), какъ соотвѣтствующую дѣйствительной перевозкѣ и доступную чувствительному уменьшенію по мѣрѣ того, какъ перевозка будетъ увеличиваться.

Интересно сопоставить этотъ результатъ съ результатомъ недавняго изслѣдованія, подъ заглавіемъ «Massengüterbahnen», составленнаго гг. Ратенау и Кауеръ (Юлій Шрингеръ, Берлинъ, 1909) *). Авторы намѣревались изслѣдовать, какова была бы себѣ-стоимость километрической тонны на желѣзной дорогѣ съ нормальной колеей, соединяющей бассейнъ Рура съ Берлиномъ и замѣняющей Центральный каналъ, вотированный участками въ 1905 г. Эта желѣзная дорога допускала бы уклоны только въ 0,002, кривыя линіи въ 3,000 метровъ, при отсутствіи переѣздовъ выше ея уровня и по одной станціи на каждые 55 километровъ. Расходы на постройку простирались бы до 500,000 франковъ на километръ. Съ момента открытія для эксплоатаціи, упомянутая желѣзная дорога имѣла бы перевозку въ 10 милліоновъ тоннъ, изъ которыхъ пятая часть въ обратномъ направленіи. Размѣры этой перевозки предположены такими, какіе бываютъ въ наиболѣе производительное время года, они были бы на 50% выше перевозки въ наименѣе производительное время. Авторы предполагаютъ, что такая перевозка, питаемая на станціяхъ боковыми вѣтками, направилась бы срочными поѣздами въ 1,600 тоннъ, въ вагонахъ въ 40 тоннъ, со скоростью 30-ти километровъ въ часъ. Введеніе блокировочной системы представлялось бы необходимымъ для эксплоатаціи.

Это изслѣдованіе, которое покоится на приложеніи къ частному примѣру, одинаково, какъ результатовъ опыта, такъ и общихъ данныхъ, отличается отъ предыдущихъ тѣмъ, что оно не предполагаетъ однообразной перевозки на всемъ протяженіи между концевыми пунктами. Себѣ-стоимость естественно измѣняется, вмѣстѣ съ пройденнымъ разстояніемъ, какъ это показываетъ нижеприведенная таблица:

Стоимость перевозки	тонно-километра	на	500	километрахъ,	въ	среднемъ:	0,91	сантима.
„	„	„	„ 390	„	„	„	0,97	„
„	„	„	„ 280	„	„	„	1,10	„
„	„	„	„ 170	„	„	„	1,37	„

Эти цифры безусловно близки къ цифрамъ, даннымъ Сѣвернымъ обществомъ. Интересно прослѣдить это сходство. Надо прибавить, что сравненіе.

*) См. Бюллетень желѣзнодорожнаго Конгресса (№ 9, сентябрь 1909, стр. 1108).

которое мы только что изложили, имѣетъ значеніе только для новаго пути, который слѣдуетъ соорудить для очень большого количества тоннъ. Сравненіе это можетъ быть примѣняемо только въ очень рѣдкихъ случаяхъ, напримѣръ, къ Центральному каналу въ Германіи, къ Сѣверному и Сѣверо-восточному каналамъ во Франціи.

Очевидно, что, даже принимая во вниманіе расходы на сооруженіе, себѣ-стоимость перевозки по желѣзной дорогѣ въ общемъ остается близкой къ размѣрамъ фрахта на лучшихъ нынѣшнихъ каналахъ и обыкновенныхъ рѣкахъ, если этотъ фрахтъ разсматривать одинъ, исключивъ всякое возмѣщеніе капитала, а также всякій расходъ на содержаніе и администрацію пути.

Но на практикѣ, если только дѣло не идетъ о торговыхъ сношеніяхъ, обслуживаемыхъ рѣкой съ свободнымъ теченіемъ, широкая водная площадь которой представляетъ путь съ неограниченной пропускной способностью,— можно допустить, что тамъ, гдѣ желѣзныя дороги слишкомъ перегружены, судоходные пути также слишкомъ обременены. Тогда возникаетъ вопросъ, не лучше ли удвоить желѣзную дорогу или каналъ (это и случилось съ Сѣвернымъ каналомъ во Франціи), или же не лучше ли удвоить слишкомъ перегруженную желѣзную дорогу или соорудить каналъ въ направленіи, гдѣ онъ еще никогда не существовалъ, какъ это предприняла въ настоящее время Германія?

Можно въ этомъ случаѣ устроить каналъ, доступный судамъ въ 600 700 тоннъ, установить тамъ механическую тягу и понизить фрахтъ до размѣровъ въ 0,6 или 0,7 сантима, равныхъ расходу, отнесенному только къ службѣ подвижного состава и тяги на желѣзной дорогѣ; такіе фрахты надѣются осуществить на недавно оконченныхъ нѣмецкихъ каналахъ. Но эти каналы, несмотря на слабый грунтъ, оцѣниваются болѣе, чѣмъ въ 600,000 франковъ за километръ. Стоимость новаго канала съ сѣвера въ Парижъ, въ болѣе волнистой мѣстности, была исчислена вначалѣ въ той же суммѣ, хотя онъ долженъ былъ быть устроенъ только для судовъ въ 300 тоннъ. Уже стало извѣстнымъ, что эта смѣта будетъ въ широкихъ размѣрахъ превышена, какъ для перваго, такъ и для второго каналовъ. Никто не будетъ доказывать, съ другой стороны, что съ точки зрѣнія провозоспособности, каналъ будетъ превосходить желѣзную дорогу, по которой ходили бы только поѣзда, назначенные для однородной службы и гдѣ движеніе поѣздовъ малой скорости никогда не прерывалось бы для пропуска пассажирскихъ поѣздовъ. Платежи по займу съ тонны провозоспособности были бы, слѣдовательно, неоспоримо значительнѣе для канала, чѣмъ для желѣзной дороги, предназначенной исключительно для такой же перевозки.

Интересно отмѣтить, что, въ среднемъ, выводы, къ которымъ приходятъ Сѣверное общество и гг. Ратенау и Кауеръ въ предположеніи новой линіи, являются величинами совершенно такого же порядка, какъ и тѣ цифры, къ которымъ мы пришли для добавочной перевозки на существующей уже линіи, открытой для всякаго рода желѣзнодорожныхъ перевозокъ. Въ томъ и въ другомъ случаѣ мы находимъ, что платежи на желѣзныхъ дорогахъ, включая проценты на строительный капиталъ новыхъ дорогъ, скорѣе ниже, чѣмъ выше практикующихся фрахтовъ на всѣхъ каналахъ, открытыхъ до сихъ поръ для эксплоатаціи, не включая платежей по ихъ устройству. Безъ сомнѣнія, надѣются достигнуть на новыхъ каналахъ фрахтовъ, приближаю-

щихся къ расходамъ, вызываемымъ массовыми перевозками на желѣзныхъ дорогахъ по службѣ тяги и эксплоатаціи; только эти надежды еще не осуществлены и, во всякомъ случаѣ, разница въ провозоспособности путей, устроенныхъ при посредствѣ одинаковаго капитала, выяснила бы преимущество желѣзныхъ дорогъ, въ предположеніи, конечно, что перевозка, которую нужно обслуживать, должна когда-нибудь сдѣлаться достаточной, чтобы утилизировать упомянутую огромную провозоспособность.

Такимъ образомъ, принимая во вниманіе всѣ расходы, можемъ съ увѣренностью сказать, что даже для массовыхъ товаровъ, забираемыхъ рѣчнымъ флотомъ, какъ принадлежащій ему грузъ, желѣзная дорога остается экономическимъ орудіемъ перевозки во всѣхъ странахъ, которыхъ природа не надѣлила большими рѣками со слабымъ уклономъ.

Въ предшествовавшихъ различныхъ сравненіяхъ мы предполагали только расходы на пройденный километръ. Мы не принимали во вниманіе ни экономіи, происходящей отъ значительнаго уменьшенія пробѣга, которое вообще даетъ желѣзная дорога, ни облегченій, которыя предоставляютъ ея многочисленныя вѣтки, чтобы разсѣивать по всей странѣ безъ перегрузки продукты, подвезенные главной линіей. Даже оставляя въ сторонѣ эти элементы, важность которыхъ значительна, мы имѣемъ право считать, что въ нормальныхъ условіяхъ желѣзная дорога представляетъ экономическое и въ то же время скорое и правильное сообщеніе. Если очень распространено обратное мнѣніе, то это потому, что вообще забываютъ, что тарифы желѣзныхъ дорогъ почти всегда заключаютъ въ себѣ возмѣщеніе вложеннаго въ дороги капитала,—возмѣщеніе, оставляемое въ отношеніи судоходныхъ путей почти всегда на обязанности произведшаго этотъ расходъ.

Приложенія къ докладу инженеровъ Кольсона и Марліо.

Приложеніе I.

Выводы изъ подсчета, сдѣланнаго Обществомъ Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ относительно себѣстоимости поѣздо-километра, для поѣзда въ 1.000 тоннъ брутто, обслуживающаго правильное грузовое движеніе на линіи легкаго профиля.

Мы просили подлежащія службы Общества Восточныхъ дорогъ сдѣлать вышеназванный подсчетъ, причемъ указали, что въ основаніе этого подсчета должны быть положены условія, возможно ближе подходящія къ дѣйствительнымъ условіямъ работы желѣзныхъ дорогъ. Одновременно было указано, что составныя части расходовъ должны быть распредѣлены по схемѣ классификаціи, принятой въ статистикѣ французскихъ желѣзныхъ дорогъ (таблица 19 bis), которая соотвѣтствуетъ въ подлежащихъ частяхъ пунктамъ таблицы XIII отчета Собранія Акціонеровъ Общества Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, а именно:

Классификація, указанная въ таблицѣ № 19 (старая форма) и № 35 (новая форма) статистики французскихъ жел. дор.	Соотвѣтствующіе пункты таблицы XIII Отчета Собранія Акціонеровъ.
Личный составъ (съ включеніемъ преміи за экономію на топливѣ).	П. 1. Центральное управленіе. (Личный составъ). П. 3. Мѣстное управленіе. (Личный составъ). П. 5. Тяга. (Личный составъ).
Топливо, потребляемое локомотивами.	П. 6. Тяга. (Топливо для локомотивовъ).
Содержаніе локомотивовъ, вагоновъ и платформъ (включая повагонную плату).	П. 9. Подвижной составъ. (Содержаніе локомотивовъ и тендеровъ). П. 10. Подвижной составъ. (Содержаніе платформъ и вагоновъ).
Разные расходы.	П. 2. Центральное управленіе. (Канцелярскіе и разные расходы). П. 4. Мѣстное управленіе. (Канцелярскіе и прочіе расходы). П. 7. Тяга (смазка, освѣщеніе, вода, песокъ и проч.). П. 8. Тяга (различные „общіе расходы по депо, содержаніе, возобновленіе инструментовъ, инвентаря, отопленіе, освѣщеніе и т. д.“). П. 11. Возобновленіе подвижного состава.

Въ цѣляхъ полученія болѣе точныхъ данныхъ, мы просили Общество замѣнить пунктъ 11 Отчета непосредственнымъ исчисленіемъ процентовъ на возобновленіе и амортизацію подвижного состава, считая это отчисленіе въ 4% и предполагая продолжительность службы въ 40 лѣтъ для локомотивовъ и тендеровъ и въ 50 лѣтъ для вагоновъ.

Въ основу всего подсчета себѣстоимости поѣздо-километра положено слѣдующее предположеніе: вѣсъ поѣзда 1.000 тоннъ брутто, поѣздъ состоитъ изъ вагоновъ по 20 тоннъ, что для подвижного состава Общества Восточныхъ дорогъ соотвѣтствуетъ 680 тоннамъ полезнаго груза. Къ расходамъ добавлено вознагражденіе поѣздной прислуги (принадлежащей къ службѣ Эксплоатаціи). Наконецъ, приняты во вниманіе требованія французскихъ правилъ относительно безопасности движенія, составленія поѣздовъ и отдыха агентовъ дороги. Въ подсчетѣ, сверхъ того, приняты среднія заготовительныя цѣны угля и подвижного состава, а также приняты во вниманіе расходы, вызываемые возвратнымъ движеніемъ порожняго подвижного состава.

Общество Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, принявъ въ соображеніе приведенныя основанія, дало исчерпывающій отвѣтъ, доставивъ намъ подсчетъ себѣстоимости перевозки руды на двухъ участкахъ линіи, первомъ—между Гуссиньи или Гамекуромъ и Луршемъ, протяженіемъ въ 284 километра и второмъ—между Мутьеромъ и Диферданжемъ, протяженіемъ въ 83 километра.

Мы воспроизводимъ полностью первый изъ этихъ двухъ подсчетовъ.

Перевозка руды между Гуссиньи или Гамекуромъ и Лурхомъ на линіи длиною 284 километра (2 поѣзда въ сутки по 1.000 тоннъ).

Движеніе поѣздовъ является обезпеченнымъ при наличности 9,2 паровоза и 9,2 паровозной бригады. Локомотивы типа 4.000 лошадиныхъ силъ компаундъ, 4-цилиндровые и на 4 спаренныхъ осяхъ.

Показанное число паровозовъ надлежитъ увеличить на 25% на резервъ, непредвидѣнные случаи и ремонтъ. Составъ 9,2 паровозной бригады надлежитъ увеличить на 10% на случай отпусковъ и болѣзней.

Подвижной составъ заготовленъ для 4 поѣздовъ; вагоны вѣсомъ 20 тоннъ; поѣздъ состоитъ изъ 34 товарныхъ и одного служебнаго вагоновъ. Это число вагоновъ необходимо увеличить на 10% на ремонтъ, осмотръ и болѣзнь *).

Для выводовъ приняты нижеслѣдующіе измѣрители:

2 × 284 км.	= 568 км.	(груженые поѣзда).
1 × 284 „	= 284 „	(порожній подвижной составъ).
1 × 284 „	= 284 „	(возвратный паровозъ).
Итого	1.136 км.	(общіе пробѣги паровозовъ).

Годовой пробѣгъ.

Груженые поѣзда 568 км.	× 365 дней	= 207.320 км.	= 414.640 км.
Порожній подвижной составъ 284 „		= 103.660 „	
Возвратный паровозъ . . . 284 „		= 103.660 „	

Подсчетъ себѣ-стоимости поѣздо-километра.

Расходъ.

По управленію.

II. 1. Центральное управленіе: Расходъ на килом. въ 1908 г.: 0,01017 фр.	= 0,01453 фр. × 414,640 км. = = 6.024,71 фр.
II. 3. Мѣстное управленіе: Расходъ на килом. въ 1908 г.: 0,00436 фр.	

(Расходъ на километръ груженыхъ поѣздовъ: 0,02906 фр.).

*) Въ нижеслѣдующій подсчетъ не включены расходы по службѣ Эксплоатаціи (за исключеніемъ расходовъ по содержанію поѣздной прислуги, которая помѣщена въ концѣ подсчета), а также расходы по службѣ Пути.

Въ составъ расходовъ по подвижному составу и по тягѣ не включены нижеслѣдующіе расходы: участіе Общества въ кассахъ пенсіонной и взаимнаго страхованія; общіе расходы на центральную администрацію Общества; пособія, вспомоществованія семействамъ и т. д.; врачебная служба; содержаніе сооруженій, проценты и погашеніе по сооруженіямъ; проценты и погашеніе по инвентарю мастерскихъ и депо; различные налоги; страхованіе противъ огня; страхованіе отъ несчастныхъ случаевъ; отчисленія 7,50% на вознагражденіе правительственныхъ агентовъ.

По личному составу.

§ 3. П. 5.—Тяга (машинисты и кочегары):

Средній расходъ на бригаду:	Содержаніе	3.639,18 фр.	4.160,35 фр.
	Передвиженіе	521,17 „	
	Преміи (за исключеніемъ премій за экономію топлива)	—	980,01 „
			5.140,36 фр.
Преміи за экономію топлива — 995,12 фр. $\left(1+\frac{50}{100}\right)$ =			1.498,68 „
			6.633,04 фр.

Число паровозныхъ бригадъ: 9,2 $\left(1+\frac{1}{10}\right)$ = 10,12 × × 6.633,04 фр. = ... 67.126,36 фр.

(Расходъ на километръ груженаго поѣзда: 0,32378 фр.).

§ 1. П. 5.—Тяга (начальники депо и ихъ помощники):

Дѣйствительный расходъ въ 1908 г. . . . . 511.547,14 „

§ 2. П. 5.—Тяга (служащіе депо):

Дѣйствительный расходъ въ 1908 г. . . . . 332.857,47 „

§ 4 П. 5.—Тяга (рабочіе депо: сторожа, мастеровые, чистильщики, ламповщики и т. д.):

Дѣйствительный расходъ въ 1908 г. . . . . 1.293.790,78 „

Всего . 2.138.195,39 фр.,

Послѣдняя цифра по отношенію къ дѣйствительному расходу на машинистовъ и кочегаровъ въ 1908 году составитъ: $\frac{2.138.195,39 \text{ фр.}}{9.156.008,90 \text{ фр.}} \times 100 = 23,35\%$, что по отношенію къ вышеуказанной суммѣ 67.126,36 фр., составитъ: $\frac{67.126,36 \text{ фр.} \times 23,35}{100}$ = ... 15.674,00 фр.

(Расходъ на километръ груженаго поѣзда: 0,07560 фр.).

Итого по управленію и личному составу . 88.825,07 фр.

А на километръ пробѣга груженаго поѣзда: $\frac{88.825,07 \text{ фр.}}{207.320 \text{ км.}} = 0,42844$ фр.

По топливу паровозовъ.

Потребленіе топлива на километръ: 25 кгр. × 414,640 км. = 10,336 тоннъ, изъ коихъ	брикета (40%)	4.146	тоннъ
	мелочи (60%)	6.220	„
Средняя цѣна тонны топлива съ нагрузкой въ тендеръ въ 1908 г.	брикета . .	26.917	фр.
	мелочи . .	21.122	„

Средняя цѣна: $\left\{\begin{array}{l} 26{,}917 \text{ фр.} \times 4{,}146 \text{ т.} = 111.597{,}88 \text{ фр.} \\ 21{,}122 \text{ „} \times 6{,}220 \text{ „} = 131.378{,}84 \text{ „} \end{array}\right\} \frac{242.976{,}72 \text{ фр.}}{10{,}366 \text{ т.}} =$ 23,44 фр.

Общій расходъ по топливу: 111.597,88 фр. + + 131.378,84 фр. = ... 242.976,72 „

По отношенію къ километру груженаго поѣзда, получится $\frac{242.976{,}72 \text{ фр.}}{207.320 \text{ км.}} =$ . . . . . 1,17199 „

По содержанію подвижного состава.

1. Локомотивы и тендеры (число локомотивовъ: 11,5).

П. 9. Содержаніе и ремонтъ локомотивовъ и тендеровъ (включая инструменты и принадлежности для освѣщенія паровозовъ):

Расходъ этотъ достигъ въ 1908 г. суммы въ 5.609.532,01 фр., что составитъ расходъ на 1 поѣздо-километръ Общества Восточныхъ дорогъ $\frac{5.609.532{,}01 \text{ фр.}}{55.532{,}700 \text{ км.}} = 0{,}10101$ фр.; помноживъ эту цифру на количество вышеуказаннаго пробѣга (414.640 км.) — 0,10101 фр. × × 414.640 км., получимъ сумму . . . . . 41.882,79 фр.

Увеличеніе на 15%, вызываемое типомъ локомотивовъ, составитъ $\frac{41.882{,}79 \times 15}{100}$ . . . . . 6.282,42 „

Всего по содержанію локомотивовъ и тендеровъ 48.165,21 фр.

По отношенію къ пробѣгу груженаго поѣзда получится:

$$\frac{48.165{,}21 \text{ фр.}}{207.320 \text{ км.}} = 0{,}23232 \text{ фр.}$$

2. Вагоны по 20 тоннъ каждый.

Поѣздъ состоитъ изъ 34 грузовыхъ и одного служебнаго вагоновъ, что для четырехъ поѣздовъ составитъ: 35 ваг. × 4 = ... 140 вагоновъ

Увеличеніе на $^1/_{10}$ на ремонтъ, осмотръ и болѣзнь . . 14 „

Итого . 154 вагона.

Годовое содержаніе вагона . $\left\{\begin{array}{l} 150 \text{ фр. для вагона} \\ 14 \text{ „ „ двухъ паръ колесъ} \end{array}\right.$

Итого. 164 фр.

Слѣдовательно общій расходъ по содержанію 154 вагоновъ будетъ: 164 фр. × 154 в. = 25.256,00 фр. На километръ груженаго поѣзда получится: $\frac{25.256{,}00 \text{ фр.}}{207.320 \text{ км.}} = 0{,}12182$ фр.

Всего по содержанію подвижного состава. . . . 73.421,21 фр.

На километръ груженаго поѣзда: $\frac{73.421{,}21 \text{ фр.}}{207.320 \text{ км.}} =$ . . 0,35414 „

Разные расходы.

П. 2. Центральное управленіе (канцелярскіе расходы и проч.): Расходъ на километръ въ 1908 г.: 0,00149 фр.	
П. 4. Мѣстное управленіе (канцелярскіе расходы и проч.): Расходъ на килом. въ 1908 г.: 0,00098 фр.	0,03592 фр. × × 414.640 км.
П. 7. Тяга (смазка, освѣщеніе, вода и т. п.): Расходъ на килом. въ 1908 г. 0,02363 фр.	14.983,87 фр.
П. 8. Тяга (отопленіе, освѣщеніе, содержаніе и ремонтъ инструментовъ и инвентаря депо): Расходъ на килом. въ 1908 г. 0,00982 фр.	

По отношенію къ пробѣгу груженыхъ поѣздовъ разныхъ расходовъ получится: $\frac{14.893,87 \text{ фр.}}{207.320 \text{ км.}} = 0,07184$ фр.

Проценты и погашеніе.

1. Локомотивы и тендеры.

Число паровозовъ . . . . . $9,2 \left(1 + \frac{1}{4}\right) = 11,50$

Средній вѣсъ паровоза, типа 4.000 лош. силъ—67.473 клгр.

Средній вѣсъ тендера, объемомъ въ 13 куб. метр.—14.905 „

Средняя стоимость паровоза	1,85 фр. × 67.473 кгр. =	.	125.000 фр.
„ „ тендера	1,00 „ × 14.905 „ =	.	15.000 „
	Итого (паровозъ и тендеръ)	.	140.000 фр.

Общая стоимость необходимыхъ паровозовъ и тендеровъ:
140.000 фр. × 11,5 = 1.610.000 фр.

Проценты и погашеніе въ 40 лѣтъ:

изъ 4% (4,00 фр. + 1,0523) = 5,0523 фр. процентовъ, что на вышеозначенный затраченный капиталъ составитъ: $\frac{1.610.000 \text{ фр.} \times 5,0523}{100} = 81.342,03$ фр.

На километръ пробѣга груженыхъ поѣздовъ: $\frac{81.342,03 \text{ фр.}}{207.320 \text{ км.}} = 0,39235$ „

2. Вагоны.

Стоимость поѣзда (35 вагоновъ)	182.500 фр.	200.750 фр.
Увеличеніе на 1/10 на ремонтъ, осмотръ и болѣзнь.	18.250 „	

Для четырехъ поѣздовъ получится: 200.750 фр. × 4 = 803.000 фр.

Проценты и погашеніе въ 50 лѣтъ:

изъ 4% (4,00 фр. + 0,655) = 4,655 фр. процентовъ, откуда ежегодный платежъ получится: $\frac{803.000 \text{ фр.} \times 4,655}{100} = 37.380$ фр., что составитъ на километръ пробѣга груженаго поѣзда $\frac{37.380 \text{ фр.}}{207.320 \text{ км.}} = 0,180300$ фр.

Всего процентовъ и погашенія — 118.722,03 фр.

На километръ пробѣга груженыхъ поѣздовъ: $\frac{118.722,03 \text{ фр.}}{207.320 \text{ км.}} = 0,57263$ фр.

Поѣздные служащіе.

8 оберъ-кондукторовъ по 2.600 фр. . .	20.800 фр.
20 кондукторовъ по 2.100 фр.	60.900 „
Итого . . .	81.700 фр.

На километръ пробѣга груженаго поѣзда $\frac{81.700 \text{ фр.}}{207.320 \text{ км.}} =$ 0,39408 фр.

Общій итогъ расходовъ по всѣмъ вышеперечисленнымъ статьямъ: 620.538,90 фр.

На километръ пробѣга груженыхъ поѣздовъ: $\frac{620.538,90 \text{ фр.}}{207.322 \text{ км.}} =$ 2,99314 фр.

Второй подсчетъ сдѣланъ для перевозокъ на линіи между Мутьеромъ и Диффердaнжемъ (83 километра) по точно такому же плану. Этотъ подсчетъ устанавливаетъ расходъ въ 4,33 франка на полезный поѣздо-километръ. Сравненіе двухъ вышеописанныхъ случаевъ показываетъ, какое вліяніе оказываетъ длина пути на себѣ-стоимость перевозки и въ какой мѣрѣ оправдывается уменьшеніе поверстныхъ тарифныхъ ставокъ съ увеличеніемъ пробѣга.

Уменьшеніе себѣ-стоимости съ увеличеніемъ разстоянія легко объясняется лучшимъ использованіемъ личнаго и подвижного составовъ. Нижеслѣдующая таблица ясно подчеркиваетъ эту разницу:

Годовой пробѣгъ (въ километрахъ).	1 случай (284 километра).	2 случай (83 километра).
Каждаго локомотива	36.055	17.626
„ поѣзда	103.660	60.590
„ паровозной бригады . .	40.972	20.029
„ поѣздного агента	51.830	30.295

Вышеуказанная себѣ-стоимость исчислена въ предположеніи непрерывной работы въ теченіе 365 дней въ году. Общество Восточныхъ дорогъ отмѣчаетъ, что въ дѣйствительности продолжительность работы не превышаетъ 300 рабочихъ дней, вслѣдствіе этого необходимо уменьшить на $^1/_6$ годовой пробѣгъ поѣздовъ, не получая въ то же время никакой другой значительной экономіи, кромѣ уменьшенія расходовъ на топливо.

Учитывая эти два корректива, будемъ имѣть для года въ 300 дней:

	1 случай (284 километра).	2 случай (83 километра).
Годовой пробѣгъ груженыхъ поѣздовъ	172.767	50.492
Годовой расходъ въ франкахъ . .	579.842	251.722
Расходъ, отнесенный на 1 километръ груженаго поѣзда, въ франкахъ.	3,36	4,98

Если раздѣлить стоимость поѣздо-километра полезнаго пробѣга на количество полезнаго груза поѣзда (680), то получится слѣдующая себѣ-стоимость тонны-километра:

въ первомъ случаѣ	0,494 фр.
во второмъ „	0,732 „
въ среднемъ „	0,613 „

Приложеніе II.

Справка Общества Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ о себѣстоимости, перевозки угля на спеціально устроенной углесозной линіи, со включеніемъ въ эту стоимость процентовъ на капиталъ.

Расчетъ себѣ-стоимости сдѣланъ въ слѣдующемъ предположеніи.

Допущено, что отправки угля и кокса со станцій при рудникахъ Департамента Па-де-Калэ, съ назначеніемъ въ Парижъ (Ла-Шапель, Ла-Плэнъ, Сентъ-Уанъ, Марсово-Поле, Клиши, Батиньоль) и изъ Парижа къ другимъ сѣтямъ черезъ Бурже и Ла-Шапель, сконцентрированы въ Ланѣ (Lens). Сверхъ того, предположено, что размѣръ этихъ отправокъ достигаетъ въ круглыхъ цифрахъ 3 милліоновъ тоннъ (размѣръ дѣйствительной отправки 1907 года).

Предположено, что перевозки изъ Лана въ Парижъ—Ла-Шапель черезъ Корбеймъ направлены на (Ланъ-Бробьеръ) Мондидье (Пикардія—Фландрія) и Ормой, что составитъ 260 километровъ пути.

Смѣта расходовъ подраздѣляется на расходы по первоначальному устройству, расходы по эксплоатація и ежегодные платежи на затраченный капиталъ.

Первоначальные расходы.

Расходы по первоначальному устройству пути могутъ быть приняты въ размѣрѣ 267.000 франковъ на километръ. Эта цифра приблизительно соотвѣтствуетъ дѣйствительной стоимости линіи Пикардія—Фландрія, за вычетомъ расходовъ по устройству складовъ и станціонныхъ запасныхъ путей, но съ включеніемъ расходовъ по укладкѣ второго пути.

Стоимость станцій прибытія и отправленія (Ланъ и Парижъ—Ла-Шапель), съ включеніемъ расходовъ по устройству зданій, сортировочныхъ путей и инвентаря, можетъ быть опредѣлена въ 3 милліона франковъ, изъ коихъ 600.000 тысячъ приходится на Ланъ и 2.400.000 франковъ на Ла-Шапель.

Допустивъ, что путь обставленъ семафорами черезъ каждые 5 километровъ, на 260 километрахъ пути получимъ 52 семафора, стоимостью по 8.000 франковъ каждый (включая диски, семафоры и сторожевыя будки), что составитъ въ общемъ 416.000 франковъ.

Можно считать необходимымъ для даннаго участка пути устройство трехъ паровозныхъ депо, двухъ у конечныхъ станцій и одного посрединѣ, располагающихъ необходимыми запасными путями, мастерскими, казармами и жилыми зданіями. Стоимость каждаго такого депо въ среднемъ можетъ быть оцѣнена въ 500.000 франковъ, а всѣхъ трехъ депо—1.500.000 франковъ.

На линіи Пикардія—Фландрія, послѣ выполненія работъ по удвоенію пути и смягченію уклоновъ, возможно перемѣщать поѣзда вѣсомъ въ 900 тоннъ при паровозахъ типа 6.000 лош. силъ. Допуская, что въ подобномъ поѣздѣ будетъ только 600 тоннъ полезнаго груза, перевозка 3 милліоновъ тоннъ будетъ соотвѣтствовать $\frac{3.000.000}{365}$ тоннамъ ежедневной перевозки, если перевозка эта совершается равномѣрно въ теченіе года. Въ дѣйствительности же опытъ сѣти Сѣверныхъ дорогъ указываетъ на необхо-

димость такого оборудованія дороги, которое дозволяло бы въ извѣстные дни года перевозить $^1/_{220}$ годичной перевозки. Необходимо, слѣдовательно, оборудованіе для ежедневной перевозки $\frac{3.000.000}{220} = 13.633$ т. или 23 ежедневнымъ поѣздамъ по 600 тоннъ нетто.

Для такой перевозки необходимо примѣрно 50 паровозовъ стоимостью по 115.500 франковъ каждый, что вообщесоставитъ 5.575.000 франковъ; сверхъ того, необходимо 1.500 вагоновъ по 20 тоннъ каждый, изъ коихъ 200 вагоновъ должны быть тормазными:

1.300	вагоновъ	по	3.796 фр.	4.934.000 франк.
20	„	по	4.368 „	873.600 „
50	служ. вагон.	по	8.282 „	414.100 „

Такимъ образомъ, первоначальные расходы заключались въ слѣдующемъ:

Путь	69.420.000	фр.
Зданія станцій прибытія и отправленія . .	3.000.000	„
Семафоры	416.000	„
Депо и мастерскія	1.500.000	„
50 локомотивовъ	5.775.000	„
1.300 вагоновъ по 20 тоннъ каждый . .	4.934.000	„
200 „ „ 20 тоннъ съ тормазами	873.600	„
50 служебныхъ вагоновъ	414.100	„
Всего . .	86.332.700	фр.

Эксплоатаціонные расходы:

Содержаніе пути въ размѣрѣ $1^0/_0$ отъ капитала на первоначальное его устройство.	694.200	франк.
Содержаніе зданій станцій, въ размѣрѣ $2^0/_0$ отъ капитала на первоначальное ихъ устройство . . .	60.000	„
Содержаніе семафоровъ съ принадлежностями, въ размѣрѣ $2^0/_0$	8.320	„
Содержаніе депо, въ размѣрѣ $2^0/_0$	30.000	„
Содержаніе паровозовъ и подвижного состава, въ размѣрѣ 40 сант. на каждый изъ 1.325.000 километръ-поѣздовъ съ полезнымъ грузомъ и въ размѣрѣ 20 сантимовъ на каждый изъ того же количества километръ-поѣздовъ порожнихъ . . .	789.360	„
Освѣщеніе и отопленіе станцій (принимая годовой расходъ на обѣихъ станціяхъ равнымъ одноименнымъ расходамъ на сѣти Сѣверныхъ дорогъ) . .	79.660	„

Расходы по содержанію личнаго состава:

Личный составъ центральнаго управленія	20.000 франк.
Личный составъ станцій можетъ быть исчисленъ, принимая за начальниковъ и ихъ помощниковъ часть личнаго состава станціи Ланъ, занятую операціями по перевозкѣ угля. Въ качествѣ подчиненныхъ станціонныхъ агентовъ должны быть на каждой станціи: дежурный по станціи, завѣдывающій маневрами, 4 стрѣлочника, 5 надсмотрщиковъ, 2 сцѣпщика, что по среднимъ нормамъ вознагражденія личнаго состава Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ составитъ 65.626 фр. на станцію, или на двѣ станціи	131.252 „
104 сторожа при семафорахъ по 1.266 фр. каждый, для 52 семафоровъ	131.664 „

Поѣздная бригада.

Поѣздная прислуга состоитъ изъ:

60 оберъ-кондукторовъ по 2.650 фр.	159.000 франк.
60 тормазныхъ кондукторовъ по 2.026 фр.	121.560 „
60 машинистовъ по 3.880 фр.	232.800 „
60 кочегаровъ по 2.520 фр.	151.200 „
Итого .	664.560 франк.

Расходы по службѣ тяги:

Расходы по службѣ тяги могутъ быть исчислены въ размѣрѣ 38 сант. на километръ пути груженаго поѣзда и въ 18 сант. на километръ пути порожняго поѣзда, что для 1.315.600 километръ-поѣздовъ туда и 1.315.600 километръ-поѣздовъ обратно составитъ	736.736 франк.
Расходы на смазку, считая по 2 сант. на километръ, достигаютъ	26.312 „

Такимъ образомъ, расходы по эксплоатаціи выражаются въ слѣдующемъ:

Содержаніе пути	694.200 франк.
„ станцій	60.000 „
„ семафоровъ и ихъ принадлежностей . .	8.320 „
„ подвижного состава и паровозовъ . . .	789.360 „
Освѣщеніе и отопленіе станцій	79.660 „

Служащіе центральнаго Управленія	20.000	„ *)
„ станцій	131.252	„
„ при семафорахъ	131.664	„
Поѣздная бригада	664.560	„
Расходы по тягѣ	736.436	„
Расходы по смазкѣ	26.312	„
Итого	3.371.764	франк.

Къ этой послѣдней суммѣ слѣдуетъ прибавить отчисленіе Общества въ 9% на выдачу служащимъ пенсій при выходѣ въ отставку	85.992	франк.
Всего, расходы по эксплоатаціи, включая пенсіонныя отчисленія	3.457.756	франк.
Предполагая, что затраченный капиталъ въ 86.332.700 фр. будетъ погашенъ въ 50 лѣтъ, ежегодное отчисленіе на погашеніе этого капитала, вмѣстѣ съ %%, считая таковые по 4%, составитъ	4.018.787	„
Въ этихъ предположеніяхъ, совокупность ежегодныхъ расходовъ достигаетъ	7.476.543	„

а слѣдовательно себѣ-стоимость составитъ $\frac{7.476.543}{3.000.000} = 2,492$ франка на тонну и $\frac{2,492}{260 \text{ километровъ}} = 0,0096$ на тонну-километръ.

*) Расходы на содержаніе личнаго состава, обслуживающаго отопленіе и освѣщеніе станцій (6.000 фр.), заключаются въ суммѣ 79.660 фр., показанной выше на освѣщеніе и отопленіе станцій.

Часть III.

Доклады VIII-му Международному Желѣзнодорожному Конгрессу объ основаніяхъ желѣзнодорожной статистики и однообразной группировкѣ расходовъ.

Основанія статистики эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ и однообразная группировка расходовъ по эксплоатаціи.

Докладъ Бернскому Международному Желѣзнодорожному Конгрессу Томаса Р. Прейса (Thomas Rees Price), главнаго директора южно-африканскихъ желѣзныхъ дорогъ. Переводъ А. А. Брандтъ.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

1. Замѣчанія докладчика и введеніе.
2. Основанія статистики эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ:
   а) общія замѣчанія;
   б) отчеты;
   в) статистика содержанія пути и подвижного состава:
   г) статистика количества и рода перевезенныхъ грузовъ;
   д) статистическія единицы, примѣняемыя къ количеству перевозки и проч.;
   е) статистика расходовъ по эксплоатаціи;
   ж) статистика, относящаяся къ второстепеннымъ и вспомогательнымъ службамъ;
   з) другія статистическія таблицы.
3. Однообразная группировка расходовъ по эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ.
4. Заключеніе докладчика.
5. Приложенія.

Глава первая.

Замѣчанія докладчика относительно вопроса XIV.

Желѣзныя дороги стали столь необходимымъ элементомъ въ дѣятельности человѣка, что можно безъ преувеличенія сказать, что прогрессъ и благосостояніе страны нынѣ зависятъ отъ степени и быстроты распространенія сношеній по желѣзнымъ дорогамъ, а также и отъ духа, царящаго въ управленіи желѣзными дорогами. Всѣ мѣры, способствующія улучшенію ихъ организаціи и ведущія къ сбереженіямъ въ эксплоатаціи, имѣютъ слѣдствіемъ развитіе или болѣе широкое примѣненіе этого способа передвиженія.

Драгоцѣннымъ сотрудникомъ въ общемъ ходѣ дѣла являются статистика и точные и ясные отчеты, въ особенности, если они составляются въ соотвѣтственный моментъ, чтобы служить указателемъ въ текущихъ вопросахъ. Цифры, появляющіяся съ опозданіемъ, обыкновенно не имѣютъ никакого значенія, развѣ только въ качествѣ документа или ссылки въ изслѣдованіяхъ; онѣ теряютъ цѣнность для желѣзной дороги, если не обращаютъ немедленно вниманія на предостереженія или совѣты, которые онѣ даютъ.

Такъ какъ всякій прогрессъ является понятіемъ относительнымъ, то крайне полезно, чтобы статистика и отчеты давали бы данныя для сравненія одного періода съ другимъ или одной системы съ другими системами, или то и другое одновременно.

Безъ сомнѣнія, главныя задачи эксплоатаціи, различаясь въ деталяхъ, болѣе или менѣе сходны во всѣхъ странахъ, и потому принятіе всѣми

желѣзными дорогами однообразнаго способа веденія статистики и составленія вѣдомостей о результатахъ эксплоатаціи имѣло бы неоцѣнимое значеніе для организаціи и управленія желѣзными дорогами.

Одно изъ самыхъ сильныхъ впечатлѣній, вынесенныхъ мною изъ путешествія по англійскимъ колоніямъ, по Японіи, по Соединеннымъ Штатамъ, по Англіи и континенту Европы—впечатлѣніе, подкрѣпленное позднѣйшимъ путешествіемъ по Египту и по Восточной Африкѣ, заключалось въ международномъ сходствѣ нѣкоторыхъ вопросовъ, касающихся желѣзныхъ дорогъ и портовъ, и въ полномъ отсутствіи возможности одному государству воспользоваться въ достаточной мѣрѣ и безъ затрудненій опытомъ другого государства. Возможность воспользоваться подобными свѣдѣніями имѣла бы во многихъ случаяхъ результатомъ значительныя сбереженія и постоянное улучшеніе службъ.

Это мое убѣжденіе только укрѣпляется по мѣрѣ того, какъ возрастаетъ мой опытъ и расширяется мой кругозоръ.

Въ виду громаднаго разнообразія въ потребностяхъ различныхъ сѣтей желѣзныхъ дорогъ въ разныхъ частяхъ свѣта, было бы нѣсколько преувеличеннымъ ожидать уже теперь однообразнаго веденія желѣзнодорожной статистики. Но въ настоящее время обсужденіе Конгрессомъ основаній подобной статистики не можетъ не способствовать достиженію большаго однообразія и пользы.

Что же касается, въ частности, группировки расходовъ по эксплоатаціи, то доводы, приводимые въ пользу однообразнаго веденія подобной статистики до того ясны, и выгоды отъ возможности произвести сравненіе двухъ системъ столь значительны, что онѣ съ лихвой покрыли бы тѣ неудобства и расходы, которые связаны съ измѣненіемъ существующихъ способовъ. Надо надѣяться, что пренія этой сессіи Конгресса приведутъ къ принятію однообразнаго способа веденія отчетовъ и группировки расходовъ для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ. Кажется, я ничѣмъ инымъ не могу способствовать Конгрессу въ достиженіи намѣченной цѣли, какъ настаивая на значеніи однообразнаго веденія статистики. И, если для болѣе рельефнаго изображенія существующей разницы между практикою британскихъ колоній и другихъ странъ, я нѣсколько затронулъ области, подлежащія разсмотрѣнію другихъ докладчиковъ, то надѣюсь, что мое намѣреніе не будетъ истолковано не въ мою пользу.

Введеніе.

Способъ, принятый при составленіи доклада.

Чтобы собрать необходимыя свѣдѣнія для изученія современнаго положенія статистики въ британскихъ колоніяхъ и владѣніяхъ, пришлось предложить различнымъ управленіямъ длинный списокъ вопросовъ, касающихся двухъ подраздѣленій вопроса о статистикѣ.

Эти вопросные листы были направлены въ 41 управленіе желѣзныхъ дорогъ, и я считаю своимъ долгомъ выразить мою глубочайшую благодарность соотвѣтствующимъ служащимъ за время и за значительный трудъ, потраченные ими на доставленіе необходимыхъ мнѣ свѣдѣній. Нижеслѣдующая таблица *) указываетъ тѣ желѣзныя дороги, къ которымъ я обращался, и показываетъ въ какихъ предѣлахъ управленія желѣзныхъ дорогъ считали возможнымъ удовлетворить мое желаніе получить свѣдѣнія о ихъ дѣятельности.

*) См. страницу 4.

Какъ и слѣдовало ожидать, относительно составленія статистическихъ таблицъ и группировки расходовъ по эксплоатаціи, желѣзныя дороги въ британскихъ колоніяхъ въ главныхъ пунктахъ слѣдуютъ практикѣ метрополіи.

По большей части эти желѣзныя дороги принадлежатъ казнѣ, или же казна передала эксплоатацію дороги на нѣсколько лѣтъ какому-нибудь обществу, сохраняя при этомъ за собою столь значительное право участія въ дѣлахъ управленія, что ея вліяніе, какъ владѣльца, остается, такъ сказать, неприкосновеннымъ. Необходимыя средства для постройки желѣзныхъ дорогъ пріобрѣтались почти всегда у англійскихъ капиталистовъ, и служебный персоналъ набирался, главнымъ образомъ, на англійскихъ же желѣзныхъ дорогахъ. Колоніальное правительство, заинтересованное въ постройкѣ желѣзнодорожныхъ линій, вполнѣ естественно предпочло воспользоваться распредѣленіемъ по статьямъ, утвержденнымъ Парламентомъ для англійскихъ желѣзныхъ дорогъ, чѣмъ устанавливать новое. Къ тому же, служебный персоналъ, обученный въ Англіи, былъ уже знакомъ съ подобною группировкой и пользовался ею уже въ силу привычки. Иногда, однако, особенныя мѣстныя условія настоятельно принуждали отступить отъ признанныхъ образцовъ, приходилось дѣлать измѣненія, напр. въ подраздѣленіяхъ, или вводить новую статью расходовъ, не входящую въ рамки англійской группировки, или же общественное мнѣніе, выразившееся либо въ Парламентѣ, либо внѣ его, требовало болѣе подробной группировки, позволяющей произвести болѣе дѣйствительный контроль.

За послѣдніе годы еще другіе мощные факторы принудили англійскія колоніи приступить къ измѣненію первоначальнаго типа группировки.

Составляя нижеслѣдующій докладъ, я, конечно, находился подъ вліяніемъ южно-африканской практики, въ особенности, подъ вліяніемъ способовъ, принятыхъ на центральныхъ южно-африканскихъ желѣзныхъ дорогахъ, и воспользовался опытомъ, пріобрѣтеннымъ мною при управленіи ими.

На этой сѣти эксплоатація, съ экономической точки зрѣнія, имѣетъ громадное значеніе, въ виду того, что обѣ колоніи, которыя она обслуживаетъ (Трансвааль и Оранжевая Республика), расположены на большомъ разстояніи отъ берега и совершенно лишены водяныхъ путей сообщенія или какихъ-либо другихъ вѣрныхъ и экономическихъ способовъ перевозки, кромѣ желѣзныхъ дорогъ. И потому здѣсь широко пользуются содѣйствіемъ статистики и другихъ однородныхъ организацій. При выборѣ формъ отчетовъ и статистическихъ таблицъ, наиболѣе отвѣчающихъ существующимъ требованіямъ, старались воспользоваться, насколько было возможно, опытомъ другихъ обществъ.

Система счетоводства, употребляемая теперь на центральныхъ южно-африканскихъ желѣзныхъ дорогахъ, заимствована частью у южныхъ желѣзныхъ дорогъ Буэносъ-Айреса (Южная Америка), гдѣ она установлена, какъ оказывается, по совѣтамъ одной изъ главныхъ фирмъ англійскихъ счетоводовъ, частью же она заимствована у Междуштатной Торговой Комиссіи Сѣверо-Американскихъ Штатовъ; сверхъ того, нѣкоторые элементы, подходящіе къ нашимъ мѣстнымъ условіямъ, были заимствованы у французской, британской и собственной колоніальной практики.

Анализируя полученные отвѣты и свѣдѣнія, содержащіяся въ печатныхъ отчетахъ, доставленныхъ различными управленіями колоніальныхъ желѣзныхъ

дорогъ, я старался, насколько было возможно, придерживаться подраздѣленій, указанныхъ комиссіей Конгресса, т. е.: а) Основанія статистики эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ и б) Однообразная групировка расходовъ по эксплоатаціи.

Ясно, что провести демаркаціонную линію между матеріаломъ, столь тѣсно связаннымъ другъ съ другомъ, было трудно, и потому для облегченія его изученія повторенія сдѣлались болѣе или менѣе неизбѣжными.

Управленія, къ которымъ докладчикъ обращался съ вопроснымъ листомъ и указаніе тѣхъ изъ нихъ, которыя прислали отвѣты.

Страны.	Названіе желѣзныхъ дорогъ.	Отвѣтили на вопросный листъ.	Доставили только отчеты.
Индія и Бирма	Бенгальская и Сѣв.-западная ж. д. . .	—	—
	Бенгальская Нагпурская ж. д.	—	—
	Восточная Бенгальская Государственная ж. д.	1	—
	Восточная Индійская ж. д.	1	—
	Сѣверо-западная ж. д.	—	—
	Удъ и Рохильхэндская ж. д.	—	1
	Великая Индійскаго полуострова ж. д. .	—	—
	Мадрасская и Южно-Маратская ж. д. .	—	—
	Южно-Индійская ж. д.	—	1
	Южно-Пенджабская ж. д.	—	—
	Ассамское Бенгальское Общество ж. д. .	1	—
	Центральное Бенгальское Общество ж. д.	—	—
	Бомбейская, Бародская и Центральная ж. д.	—	1
	Низамскія Гарант. Государственныя ж. д.	—	—
	Желѣзныя дороги Бирмы	—	1
Цейлонъ, Малайскій архипелагъ и Борнео	Цейлонскія Государственныя ж. д. . . .	1	—
	Федеративныя Малайскія Государственныя ж. д.	1	—
	Британскія Сѣверно-Борнеоскія ж. д. .	—	—
Южная Африка	Капская Государственная ж. д.	1	—
	Центральная Южно-Африканская ж. д. .	1	—
	Натальская Государственная ж. д. . . .	1	—
	Ж. д. Бейры и Машоналенда	—	—
	Ж. д. Родэзіи	—	—
Восточная Африка	Ж. д. Уганды	—	—

Страны.	Названія желѣзныхъ дорогъ.	Отвѣтили на вопросный листъ.	Доставили только отчеты.
Западная Африка	Лагосская государственная ж. д. . . .	—	—
	Сіерра Леонскія государственныя ж. д. .	1	—
	Государственная ж. д. Золотого Берега .	—	—
Остр. Св. Маврикія.	Государственныя ж. д. О-ва Св. Маврикія	—	—
Колоніи Средиземнаго моря.	Кипрскія государственныя ж. д.	1	—
	Мальтійскія государственныя ж. д. . .	—	1
Австралія	Квинслендскія государственныя ж. д. .	—	1
	Ново-Южно-Уэльскія государственныя ж. д.	1	—
	Тасманскія государственныя ж. д. . . .	—	1
	Ново-Зеландскія государственныя ж. д. .	—	1
	Южно-Австралійскія ж. д.	—	1
	Государственныя ж. д. Викторіи . . .	—	1
	Западно-Австралійская государств. ж. д.	—	1
Южная Америка и Западная Индія	Тринидадская государственная ж. д. . .	1	—
	Барбадоскія легкія ж. д.	—	—
	Желѣзнодорожное Общество Демереры .	—	—
	Ямайскія государственныя ж. д.	—	—
		12	11
	Всего . . . 41	Итого 23	

Глава вторая.

Основанія статистики эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ.

а) Общія замѣчанія.

Ничто такъ не поражаетъ опытнаго желѣзнодорожнаго чиновника, какъ перемѣна, происшедшая въ теченіе послѣднихъ лѣтъ во взглядахъ лицъ, стоящихъ во главѣ управленія, на желѣзнодорожную статистику, и, какъ ихъ болѣе или менѣе общее признаніе полезности статистики для полученія хорошихъ результатовъ эксплоатаціи ж. д. Нѣкогда на статистику смотрѣли, главнымъ образомъ, какъ на средство для сокращенія служебнаго персонала и для указанія на возможныя сбереженія другого рода; причемъ на полученіе этихъ сбереженій смотрѣли скорѣе какъ на цѣль, чѣмъ какъ на средство для достиженія другой болѣе важной цѣли.

Теперь же, продолжая считать подобную статистику полезной для цѣлей болѣе экономной эксплоатаціи, яснѣе понимаютъ тѣ выгоды (съ точки

зрѣнія увеличенія перевозки и производительности труда персонала), которыя достигаются сокращеніемъ расходовъ или улучшеніемъ службы. Поэтому-то теперь придаютъ больше значенія статистикѣ перевозки грузовъ и тѣмъ даннымъ, которыя способны служить указаніемъ, въ какомъ направленіи возможно расширеніе дѣла.

При этомъ не слѣдуетъ забывать, что съ валового дохода обыкновенной желѣзной дороги приходится скинуть около 40% на такіе расходы, какъ проценты или дивиденды на помѣщенный въ предпріятіе капиталъ. Что касается остальныхъ издержекъ, то даже лица компетентныя не сходятся въ опредѣленіи средняго отношенія расходовъ, измѣняющихся болѣе или менѣе опредѣленно въ зависимости отъ размѣровъ движенія, къ расходамъ, которые могутъ разсматриваться какъ постоянные по эксплоатаціи (напр., стоимости матеріаловъ, безусловно необходимыхъ для дороги, вознагражденіе служебнаго персонала по движенію и управленію служащихъ на станціи, на паровозахъ, на пути, по снабженію матеріалами, по счетоводству,—все это—лица которымъ надо дать занятія и вознаграждать за это, каково бы ни было положеніе дѣла). Однако, можно считать половину, какъ довольно точную среднюю цифру. Другими словами, та часть расходовъ по эксплоатаціи, на которой можно сдѣлать сбереженія, не превышаетъ обыкновенно на какой-либо дорогѣ 30% валового дохода. Излишекъ же расходовъ противъ этой нормы ускользаетъ болѣе или менѣе отъ контроля лицъ, завѣдывающихъ эксплоатаціей.

Эта сторона вопроса освѣщаетъ тѣ выгоды, которыя можно ожидать отъ расширенія той перевозки, прибыльность которой видна изъ статистики.

Предметъ изслѣдованія статистики.

Статистика эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ должна, по моему мнѣнію, имѣть въ виду слѣдующіе 4 предмета:

1) Давать ясную картину общаго состоянія пути и матеріала.

2) Давать точныя свѣдѣнія о службѣ перевозки грузовъ и о выгодахъ, связанныхъ съ этой службою, чтобы указать, въ какомъ направленіи можетъ быть расширена такая перевозка.

3) Указать расходы по эксплоатаціи и направленіе, въ которомъ они могутъ быть сокращены безъ ущерба для хорошаго хода дѣла.

4) Указать соціальную и экономическую сторону эксплоатаціи, обыкновенно интересующую публику вообще и служебный персоналъ, въ частности.

Отношенія между счетоводствомъ и статистикой.

Если правиленъ взглядъ, что цифры отчетовъ какой-нибудь дороги составляютъ важную часть статистики, необходимой для хорошаго управленія, и служатъ основаніемъ для нѣкоторыхъ другихъ статистическихъ выводовъ, то мнѣ кажется, что слѣдовало бы установить болѣе точное раздѣленіе между счетоводствомъ и статистикою; я, съ своей стороны, старался въ этомъ докладѣ разсматривать вопросы счетоводства независимо отъ статистики, составляемой обыкновенно для спеціальнаго пользованія и для управленія служебнымъ персоналомъ эксплоатаціи.

Эта послѣдняя статистика легко можетъ быть раздѣлена на предварительную и окончательную.

Предварительная статистика.

Предварительная статистика является до извѣстной степени лишь приблизительной; въ ней содержатся данныя, собранныя со дня на день или за недѣлю, чтобы служить руководствомъ для служащихъ, пока операціи въ полномъ ходу; для примѣра можно указать на слѣдующіе матеріалы:

Вѣдомость еженедѣльныхъ приблизительныхъ доходовъ.

Вѣдомость (ежедневная) грузовъ, задержанныхъ на станціяхъ (по прибытіи).

Вѣдомость (ежедневная) перевозки грузовъ въ прямомъ и мѣстномъ сообщеніи.

Вѣдомость (ежедневная) нагрузки поѣздовъ, сравнительно съ силою тяги паровозовъ.

Вѣдомость (еженедѣльная или ежемѣсячная) вѣса груза вагоновъ, сравнительно съ ихъ подъемною способностью.

Вѣдомость (еженедѣльная) пробѣга поѣздовъ и вагоновъ.

Вѣдомость (еженедѣльная или ежемѣсячная) поѣздо-миль и вагоно-миль на паровозо-часъ.

Вѣдомость (ежедневная) нагруженныхъ вагоновъ на станціяхъ.

Вѣдомость (ежедневная) подвижного состава, состоящаго въ распоряженіи дороги *).

Окончательная статистика.

Съ другой стороны, окончательная статистика содержитъ въ себѣ дѣйствительные результаты, собранные, сгруппированные и опубликованные въ кратчайшій срокъ для изслѣдованія и научныхъ трудовъ. Такая статистика особенно цѣнна, если она даетъ возможность дѣлать сравненія съ предыдущими періодами или съ результатами, полученными на другихъ желѣзныхъ дорогахъ. Если срокъ, истекшій между операціями, къ которымъ они относятся, и моментомъ ихъ обнародованія, не великъ, то они особенно цѣнны для управленія дороги, давая представленіе о достигнутыхъ результатахъ. Благодаря имъ очень часто возможно дать себѣ отчетъ, какимъ образомъ можно увеличить выгодную перевозку грузовъ и сократить ненужные расходы безъ ущерба для дѣла. Толково собранныя и сопоставленныя подобныя статистическія данныя могутъ быть особенно цѣнны, такъ какъ даютъ возможность управленію высказаться по поводу вопросовъ, касающихся удобствъ публики, показывая, выгодны ли нововведенія или нѣтъ.

Необходимо также, чтобы подобныя статистическія данныя были кратки и точны, такъ какъ по общему правилу начальники дорогъ должны заниматься текущими дѣлами ввѣренной имъ линіи и у нихъ нѣтъ досуга знакомиться съ обширными докладами; необходимо, чтобы документы, предъявленные ему, давали представленіе о дѣятельности дороги за мѣсяцъ и знакомили бы его со всѣмъ тѣмъ, что представляется интереснымъ, не отнимая много времени.

И потому необходимо, чтобы составленіе подобныхъ статистическихъ таблицъ было ввѣрено лицамъ, знающимъ, что цѣль ихъ работы не только служить основаніемъ для критики, но помогать и направлять начальствующихъ лицъ въ дѣлѣ надзора, дѣлѣ трудномъ и утомительномъ, чтобы не сказать болѣе.

Едва ли нужно добавлять, что лица, на которыхъ возлагается обязанность собирать и провѣрять цифры, должны быть проникнуты сознаніемъ той важности, которую имѣютъ отмѣчаемые ими факты, служащіе указаніемъ

*) По поводу предварительной статистики интересно отмѣтить, что обсужденіе, имѣвшее мѣсто нѣсколько лѣтъ тому назадъ, относительно преимуществъ статистики по тонно-милямъ и данныхъ, на которыя ссылались начальники англійскихъ желѣзныхъ дорогъ, покоилось на непризнаніи необходимости предварительной статистики. Мой личный опытъ убѣдилъ меня, что польза правильно поставленной статистики по тонно-милямъ несомнѣнна, но эти цифры получаются лишь послѣ окончанія перевозки, а до того времени необходимыя свѣдѣнія могутъ быть даны начальствующимъ лицамъ только предварительной статистикою.

на возможность увеличенія перевозки, или на достиженіе лучшихъ результатовъ эксплоатаціи, и на повышеніе уровня благосостоянія и довольства публики и служебнаго персонала.

Само собою понятно, что безъ поправокъ, внесенныхъ другими схожими документами, одна группа статистическихъ данныхъ, какъ бы она ни была полезна, способна вести къ ошибкамъ. Такъ, напримѣръ, статистика, основанная исключительно на пробѣгѣ поѣздовъ, можетъ дать картину не соотвѣтствующую дѣйствительности и даже статистика по тонно-милямъ имѣетъ ограниченное значеніе, если она не дополняется цифрами, указывающими на пробѣгъ поѣздовъ, на доходы, на перевезенные грузы (и ихъ направленіе) съ нѣкоторыхъ большихъ станцій или на главныхъ участкахъ. Кромѣ того, необходимо, чтобы подобныя цифры были пополнены знакомствомъ съ условіями перевозки грузовъ и службы,—факты, которые только отчасти находятъ свое выраженіе въ статистикѣ.

Принимая во вниманіе вышеизложенныя общія замѣчанія, я предлагаю на разсмотрѣніе Конгресса подробный анализъ основаній, на которыхъ покоится статистика, установленная англійскими колоніальными желѣзными дорогами, въ связи съ программой статистики, которую опытъ желѣзнодорожной службы призналъ наиболѣе достигающей цѣли.

б) Отчеты.

Постройка желѣзной дороги и ея подвижной составъ вызываютъ большой расходъ. Крайне важно имѣть точныя свѣдѣнія о собранныхъ капиталахъ и расходахъ, произведенныхъ для приведенія желѣзныхъ дорогъ въ состояніе, позволяющее разсчитывать на доходъ и производить необходимыя расширенія или важныя улучшенія впослѣдствіи. Не менѣе важно, разъ желѣзная дорога открыта, вести точный отчетъ доходовъ и расходовъ по эксплоатаціи, процентовъ и всѣхъ другихъ обязательствъ а также и выгодъ или потерь.

Какъ уже было мною упомянуто, желѣзнодорожные отчеты служатъ основаніемъ для многихъ статистическихъ данныхъ и потому необходимо тщательно разсмотрѣть важность установленія однообразнаго способа веденія счетоводства допускающаго быстрое объединеніе этихъ данныхъ.

Затраты на первоначальное устройство.

Разсматривая различныя затраты на устройство желѣзныхъ дорогъ, мы замѣчаемъ, что онѣ распадаются на довольно точно разграниченныя статьи, а именно:

1. Путь, сооруженія и принадлежности пути (включая постройку станцій).
2. Подвижной составъ.
3. Различныя строенія: мастерскія, бюро, магазины и пр.
4. Общіе расходы и расходы по собиранію капиталовъ.

Кромѣ того, для многихъ желѣзныхъ дорогъ существуютъ еще другіе расходы по первоначальному устройству вспомогательныхъ предпріятій, какъ то: доковъ, верфей, гостиницъ, элеваторовъ и т. д., которые приходится разсматривать отдѣльно отъ затратъ на первоначальное устройство желѣзной дороги.

Форма отчета по первоначальному устройству.

Отчеты нѣсколькихъ немногочисленныхъ колоніальныхъ желѣзныхъ дорогъ даютъ подробныя свѣдѣнія о затратахъ на первоначальное устройство. Но иногда указываютъ на затраты на первоначальное устройство каждаго отдѣльнаго участка линіи, беря за основаніе произвольныя цифры затратъ на первоначальное устройство, общія одному или нѣсколькимъ участкамъ.

Если польза веденія отчетности по расходамъ на первоначальное устройство по участкамъ несомнѣнна, мнѣ все же кажется, что подобная частичная статистика должна бы быть лишь подраздѣленіемъ общаго списка расходовъ по первоначальному устройству, представляющаго планъ всѣхъ расходовъ, которые даютъ общую стоимость сѣти (пути, работъ, матеріаловъ и др.) въ порядкѣ, способствующемъ изученію по участкамъ.

Разсматривая, въ какомъ объемѣ слѣдуетъ вести подробную роспись расходовъ по устройству различныхъ работъ, паровозовъ или вагоновъ и особыхъ приспособленій, надо имѣть въ виду, что, несмотря на всю предвидимость расходовъ по содержанію и ремонту, всѣ элементы актива, кромѣ земельныхъ участковъ, подвержены порчѣ и для того, чтобы отчетъ по первоначальному устройству былъ точенъ, необходимо вести достаточно точные отчеты стоимости каждой группы подобныхъ элементовъ. Только благодаря такому способу веденія отчетности стало бы возможнымъ дѣлать необходимыя починки, когда матеріалы откажутся служить.

Балансъ.

Сравнительно очень мало британскихъ колоніальныхъ желѣзныхъ дорогъ составляютъ регулярно отчетъ по первоначальному устройству и балансъ, показывающій ихъ финансовое положеніе; это объясняется, должно быть, тѣмъ, что финансы желѣзныхъ дорогъ тѣсно связаны съ финансами самихъ колоній. Польза подобныхъ вѣдомостей для изученія эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ настолько велика, что мнѣ казалось необходимымъ представить образцы *), основанные на отчетахъ, дѣйствительно установленныхъ въ англійскихъ колоніяхъ, дабы имѣть возможность заняться обсужденіемъ вопроса объ однообразномъ веденіи статистики и отчетовъ желѣзныхъ дорогъ.

Для многихъ британскихъ колоніальныхъ желѣзныхъ дорогъ нормальныя формы были бы невозможны, если бы не позаботились въ тоже время болѣе или менѣе ясно показать о различіи между отчетами желѣзныхъ дорогъ и обыкновенными отчетами правительства. На Центральной южно-африканской дорогѣ подобный способъ былъ введенъ и далъ результатъ, не оставляющій желать лучшаго ни съ точки зрѣнія правительства, ни съ точки зрѣнія управленія желѣзныхъ дорогъ.

Счета доходовъ и счета чистаго дохода.

Значеніе яснаго изложенія доходовъ и расходовъ открытыхъ для движенія желѣзныхъ дорогъ въ общемъ признано всѣми британскими колоніями, но къ сожалѣнію это изложеніе не дѣлается однообразно. Во-первыхъ, нѣтъ соглашенія относительно распредѣленія по статьямъ доходовъ и расходовъ. Въ нѣкоторыхъ случаяхъ въ число первыхъ входятъ доходы отъ всѣхъ службъ эксплоатаціи, которыя собственно говоря не входятъ въ обыкновенную службу перевозки. Нѣкоторыя управленія считаютъ доходомъ лишь деньги, дѣйствительно полученныя (способъ, практикующійся въ Англіи), нѣкоторыя же справедливо заносятъ всякіе доходы, поступили ли они или нѣтъ. То же разнообразіе встрѣчается въ счетахъ о расходахъ по эксплоатаціи; объ этомъ рѣчь будетъ впереди.

Никакое однообразіе не можетъ быть достигнуто и никакого полезнаго сравненія между двумя желѣзными дорогами не можетъ быть сдѣлано, пока не будутъ установлены нѣкоторыя общія основанія, устраняющія, по крайней мѣрѣ, самыя значительныя разногласія, которыя встрѣчаются на практикѣ. Я предлагаю на разсмотрѣніе конгресса слѣдующія положенія:

*) Смотри главу пятую.

1. Каждое управленіе должно открыть счетъ доходовъ, распредѣленныхъ по тщательно установленнымъ статьямъ и кредитовать его суммами, полученными (безразлично—поступили онѣ или нѣтъ) за службу, связанную непосредственно и необходимо съ перевозкою по желѣзной дорогѣ, а дебитовать суммами (безразлично—дѣйствительно онѣ истрачены или нѣтъ), составляющими расходъ по содержанію пути и недвижного состава, расходъ по движенію, управленію и другимъ службамъ, непосредственно и необходимо съ этими расходами связаннымъ.

2. Каждое управленіе должно вести счетъ чистаго дохода и счетъ распредѣленія прибыли, поступая слѣдующимъ образомъ:

Въ счетѣ чистаго дохода въ кредитъ будетъ поставленъ излишекъ, получаемый отъ валового дохода, за вычетомъ расходовъ по эксплоатаціи по счетамъ доходовъ, упомянутыхъ въ п 1. Кромѣ того, будутъ поставлены въ кредитъ или дебетъ, смотря по тому являются ли они прибылью или убыткомъ:

а) Чистая прибыль или убытокъ по арендуемымъ линіямъ.

б) Чистая прибыль или убытокъ отъ службы подвозки грузовъ, отъ буфетовъ и гостинницъ, пароходовъ, трамваевъ, книжныхъ складовъ, недвижимаго имущества и отъ другихъ отдѣльныхъ службъ.

в) { Проценты съ государственныхъ бумагъ (кредитъ).
{ Проценты съ постоянныхъ долговъ желѣзныхъ дорогъ (дебетъ).

г) Ненадежныя долговыя претензіи и погашенные убытки (дебетъ).

Счетъ по распредѣленію прибыли будетъ кредитованъ:

1° Сальдо чистой прибыли по счету распредѣленія прибыли предыдущаго періода.

2° Прибылью предпріятія въ текущемъ году, полученной по счету чистаго дохода, упомянутому выше.

Счетъ будетъ дебитованъ всѣми суммами, вычтенными изъ прибыли для нѣкоторыхъ надобностей, какъ-то:

а) улучшеніе желѣзной дороги,

б) погашеніе капиталовъ или займовъ,

в) новыя пріобрѣтенія за счетъ первоначальнаго устройства (расходъ по первоначальному устройству, предварительно вычтенный изъ прибыли),

г) дивидендъ, выданный акціонерамъ.

3. Уплаты полученныхъ суммъ должны быть вычтены изъ доходовъ, занесенныхъ въ счетъ и не должны фигурировать какъ расходы.

4. Никакой расходъ, который можетъ быть возвращенъ, не долженъ быть внесенъ въ отдѣлъ расходовъ въ счетахъ доходовъ и въ счетъ чистаго дохода, но онъ долженъ быть занесенъ въ дебетъ предварительнаго счета, въ ожиданіи покрытія этого расхода.

5. Въ случаѣ найма подвижного состава у другого управленія или другимъ управленіемъ на началахъ взаимности въ счетахъ доходовъ помѣщается лишь чистый доходъ или убытокъ.

6. Расходы, относящіеся къ работамъ, какъ-то: возобновленіе большихъ участковъ пути, построекъ, паровозовъ или вагоновъ,—должны быть или возмѣщаемы изъ возобновительнаго фонда, созданнаго и поддерживаемаго опредѣленными суммами, занесенными въ расходы по эксплоатаціи и имѣющими назначеніе покрывать изнашиваніе матеріала (ихъ вносятъ предпоч-

тительно въ особую статью или отдѣльныя главы), или они должны помѣщаться отдѣльно въ каждой статьѣ расходовъ по эксплоатаціи въ счетѣ доходовъ.

7. Доходъ, выраженный въ видѣ сборовъ, взимаемыхъ за перевозку запасовъ и матеріаловъ управленія на собственныхъ дорогахъ, долженъ отмѣчаться отдѣльно въ счетахъ доходовъ и не долженъ заноситься въ обыкновенныя статьи доходовъ по эксплоатаціи.

Преимущество созданія дебета для всѣхъ этихъ службъ, какъ средства повѣрки всѣхъ ненужныхъ перевозокъ, несомнѣнно.

Далѣе *) я даю образцы счетовъ доходовъ, счетовъ чистаго дохода и счетовъ по распредѣленію, которые облегчатъ пониманіе вышеупомянутыхъ предложеній.

Доходы.

Главными источниками доходовъ желѣзныхъ дорогъ являются:

а) Перевозка пассажировъ (и ихъ багажа) и товаровъ (включая скотъ и минералы),

б) Другія службы, не столь непосредственно связанныя съ перевозкою, какъ-то: магазины, сохраненіе ручнаго багажа и проч.

Подобное раздѣленіе доходовъ было-бы достаточнымъ лишь для самыхъ маленькихъ управленій, но тѣмъ не менѣе оно должно служить основаніемъ и для болѣе подробной группировки, такъ какъ устанавливаетъ ясное различіе между доходами, непосредственно вытекающими изъ перевозки пассажировъ и товаровъ, и тѣми, которые не зависятъ отъ нея.

Въ основу логическаго подраздѣленія доходовъ эксплоатаціи берутъ различіе оказанныхъ услугъ по перевозкѣ. Пассажиры, ихъ багажъ, почта и почтовыя посылки обыкновенно перевозятся въ поѣздахъ большой скорости; станціи и вагоны, предназначенные для этой цѣли, обыкновенно болѣе дорогой постройки; доходы и расходы по этой перевозкѣ относительно выше, чѣмъ при перевозкѣ товаровъ. Группировка доходовъ эксплоатаціи.

Для того, чтобы было возможно получить ясное представленіе о выгодахъ, получаемыхъ отъ различныхъ службъ желѣзныхъ дорогъ, необходимо, чтобы счета указывали отдѣльно доходъ отъ пассажировъ и доходъ отъ перевозки товаровъ.

Сверхъ того, дальнѣйшее подраздѣленіе дѣлается необходимымъ, какъ только перевозка принимаетъ болѣе широкіе размѣры, и это болѣе подробное подраздѣленіе будетъ зависѣть отъ рода и количества перевезеннаго груза. Различіе въ устройствѣ вагоновъ, наличность или отсутствіе особыхъ расходовъ по перевозкѣ, является основаніемъ для слѣдующаго подраздѣленія доходовъ по перевозкѣ товаровъ:

а) Животныя;

б) Обыкновенные товары;

в) Минералы.

Подраздѣленіе доходовъ, получаемыхъ отъ операцій, менѣе тѣсно связанныхъ съ перевозкою грузовъ, можетъ безъ всякаго ущерба покоится на тѣхъ же основаніяхъ. Въ первый отдѣлъ должна входить доходность движенія Группировка побочныхъ доходовъ по перевозкѣ.

*) Смотри главу пятую.

большой скорости, а во второй доходность малой скорости. Въ третью группу должны бы входить доходы совершенно общаго характера, несвязанные спеціально ни съ перевозкою пассажировъ, ни съ перевозкою товаровъ.

Расходы по эксплоатаціи.

Расходы.

Третья глава этого доклада трактуетъ о классификаціи расходовъ по эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ и здѣсь будетъ достаточнымъ упомянуть лишь объ общихъ основаніяхъ, которыя кажутся необходимыми для составленія статистики по измѣрителямъ, т. е. статистики, касающейся стоимости какой нибудь особой службы по тонно-милямъ, по милямъ открытой линіи, по поѣздо-милямъ и проч.

Разсмотрѣніе отвѣтовъ, полученныхъ изъ разныхъ колоній, указываетъ на то, что однообразное соблюденіе нѣкоторыхъ основныхъ правилъ въ группировкѣ расходовъ имѣло бы не только общее значеніе, т. е. давало бы возможность сравнить одну желѣзную дорогу съ другой, но давало-бы каждому управленію, съ небольшою затратою денегъ, свѣдѣнія по ввѣренной ей эксплоатаціи, которыя въ противномъ случаѣ можно было бы получить лишь при помощи дорого стоющихъ таблицъ или спеціальныхъ изслѣдованій. Сверхъ того, принятіе этихъ правилъ облегчило бы составленіе другихъ статистическихъ свѣдѣній по эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ.

Особенность положенія желѣзной дороги состоитъ въ томъ, что она является коммерческимъ предпріятіемъ по перевозкѣ; въ ея же интересѣ извлечь изъ этого положенія наибольшій чистый доходъ, не пренебрегая и другими средствами, которыя хорошій коммерсантъ долженъ всегда имѣть въ виду.

Чтобы достигнуть подобнаго результата, необходимо точно знать стоимость каждой службы, способствующей исполненію задачи, а сопоставленіе такихъ свѣдѣній будетъ гораздо точнѣе, если расходы распредѣлены по группамъ соотвѣтственно роду службы, а не по отдѣленіямъ управленія. Если принять это за основаніе, то точное разграниченіе должно быть проведено между:

а) службами, связанными непосредственно съ эксплоатаціей желѣзныхъ дорогъ, т. е. съ работою по перевозкѣ, и

б) службами, не связанными непосредственно съ перевозкою (буфеты, гостиницы и др.).

Большинство желѣзныхъ дорогъ, отвѣтившихъ на мои вопросы, дѣлаютъ подраздѣленіе расходовъ по отдѣленіямъ (слѣдуя обыкновенной англійской практикѣ). И оказывается, что нѣкоторыя службы вѣдаются въ нѣкоторыхъ управленіяхъ однимъ отдѣленіемъ, а въ другихъ управленіяхъ ввѣряются совершенно другому отдѣленію и потому сравненія между желѣзными дорогами, организованными по различному плану, становятся невозможными или ошибочными. А такъ какъ работа на желѣзныхъ дорогахъ приблизительно одинакова во всемъ мірѣ, то мнѣ кажется, что распредѣленіе расходовъ, въ основаніе котораго положена исполненная работа, является лучшей. Принимая эту точку зрѣнія, мы получимъ слѣдующія статьи расходовъ по эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ:

1. Содержаніе пути и сооруженій на немъ, мостовъ, станцій и другихъ зданій, служащихъ для эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, оградъ, телеграфныхъ линій, сигналовъ и проч.

2. Содержаніе подвижного состава: паровозовъ и пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ.

3. Перевозка и движеніе: необходимые расходы по страхованію и надзору за движеніемъ.

4. Общее управленіе: расходы, общіе всѣмъ службамъ, связанные съ эксплоатаціей желѣзныхъ дорогъ.

Подраздѣленіе этихъ статей расходовъ могло бы быть продолжено далѣе съ цѣлью указать стоимость каждаго рода службы, при этомъ необходимо было бы группировать статьи и отдѣлы по болѣе или менѣе близкой связи службы съ перевозкою въ тѣсномъ смыслѣ.

Тѣ же замѣчанія относятся и къ вспомогательнымъ службамъ, установленнымъ съ цѣлью придать перевозкѣ болѣе привлекательности для пассажировъ или же съ цѣлью получить доходъ, ведущій къ уменьшенію издержекъ перевозки (напр., буфеты и объявленія на станціяхъ).

в) Статистика содержанія пути и подвижного состава.

Статистика актива.

Какъ я уже упомянулъ, говоря объ отчетахъ по первоначальному устройству, крайне важно вести счетъ главныхъ составныхъ частей актива желѣзныхъ дорогъ, и было бы полезно, чтобы всѣ статистическія данныя, составленныя по этому счету, давали представленіе о характерѣ и, если возможно, стоимости этого актива. Большинство англійскихъ колоніальныхъ желѣзныхъ дорогъ приняли это во вниманіе и даютъ подробныя свѣдѣнія о длинѣ сѣти, которая имъ принадлежитъ и которую они эксплоатируютъ, также какъ и о вспомогательныхъ средствахъ и матеріалахъ, которые они употребляютъ при эксплоатаціи. Доставленныя мнѣ подробныя свѣдѣнія различны въ разныхъ управленіяхъ, но изученіе статистикъ разныхъ управленій указываетъ на полезность періодическаго составленія слѣдующихъ свѣдѣній.

Путь и принадлежности.

Общая таблица, показывающая стоимость сооруженія, длину, положеніе перевальнаго пункта, предѣльный уклонъ, минимальный радіусъ, коэффиціентъ виртуальной длины и среднюю стоимость на милю каждой дороги (не считая общихъ мастерскихъ, общихъ бюро и подвижного состава).

Сѣть, принадлежащая управленію. Таблица, показывающая длину отдѣльныхъ линій въ одну, двѣ и три колеи, станціонныхъ путей и соотвѣтственное количество путей въ одну колею для каждаго участка сѣти.

Средняя эксплоатируемая длина. Эта цифра нужна для составленія нѣкоторыхъ статистическихъ выводовъ.

Рельсы въ службѣ. Таблица, показывающая для каждаго участка общую длину каждаго типа рельсовъ въ службѣ; распредѣленіе ихъ по вѣсу, по длинѣ и по дню ихъ укладки.

Шпалы. Таблица указываетъ для каждаго участка длину линіи, на которой употребляется каждый типъ шпалъ, ихъ число въ тысячахъ, размѣры и возрастъ.

Скрѣпленія. Таблица показываетъ продолжительность службы по типамъ и по возрасту.

Балластъ. Таблица, показывающая длину каждой линіи по составу, толщинѣ и ширинѣ употребленнаго балласта.

Мосты. Размѣры, допускаемая нагрузка и стоимость для каждаго участка.

Водосмы и огражденія. Подробныя свѣдѣнія о размѣрахъ, характерѣ, числѣ, установкѣ и стоимости ихъ постройки для каждаго участка.

Элеваторы. Подробныя свѣдѣнія и стоимость для каждаго участка.

Склады для топлива. Подробныя свѣдѣнія и стоимость для каждаго участка.

Станціонныя и другія строенія для надобностей желѣзной дороги. Подробности для каждаго участка по разрядамъ, съ указаніемъ стоимости.

Приборы для сигнализаціи. Подробныя свѣдѣнія для каждаго участка по разрядамъ съ указаніемъ стоимости.

Телеграфныя линіи и приборы. Подробныя свѣдѣнія для каждаго участка, по разрядамъ, съ указаніемъ стоимости.

Земельные участки, пріобрѣтенные для надобностей желѣзной дороги. Подробности для каждаго участка по разрядамъ, съ указаніемъ стоимости и размѣровъ.

Подвижной составъ.

Паровозы. Для различныхъ типовъ должны быть даны слѣдующія свѣдѣнія: количество паровозовъ, сила тяги, средній вѣсъ (паровозъ и тендеръ въ работѣ), средняя стоимость паровоза, время поступленія на службу, состояніе, количество паровозовъ стараго типа на службѣ. (Эта таблица должна показывать для каждаго типа увеличеніе или уменьшеніе количества дѣйствующихъ паровозовъ въ разсматриваемый періодъ и подробности всѣхъ измѣненій. Для всѣхъ передѣланныхъ паровозовъ пробѣгъ, сдѣланный до момента передѣлки, долженъ быть указанъ для каждой группы въ отдѣльности).

Пассажирскіе вагоны. Для каждой категоріи должны быть указаны: число вагоновъ, средній возрастъ, среднее число мѣстъ, средняя тара, средняя стоимость постройки. (Свѣдѣнія, сходныя съ тѣми, которыя даются о паровозахъ, должны быть даны относительно увеличенія или уменьшенія количества имѣющихся на лицо вагоновъ, передѣлки и пробѣга передѣланныхъ вагоновъ).

Товарные вагоны. Свѣдѣнія аналогичныя съ вышеуказанными (дополненныя свѣдѣніями о средней подъемной способности и средней тарѣ).

Мастерскія, прочія заведенія и инструменты. Родъ, возрастъ и стоимость ихъ, увеличеніе или уменьшеніе въ разсматриваемый періодъ.

Крайне важно, чтобы въ вышеупомянутыхъ статистическихъ таблицахъ, или въ особыхъ таблицахъ, состояніе матеріаловъ періодически пересматривалось. Для знакомства съ дѣйствительнымъ положеніемъ дѣла недостаточно указать, что есть столько-то паровозовъ и столько-то вагоновъ, если не указать въ то же время на количество находящихся на лицо въ хорошемъ, среднемъ и плохомъ состояніи.

Такого рода статистика (въ особенности, когда состояніе и цѣна или стоимость указаны) имѣетъ благотворное вліяніе, такъ какъ предупреждаетъ продолжительное обезцѣниваніе матеріаловъ, безъ измѣненія въ то же время отчетовъ по первоначальному устройству и занесенія въ расходы по эксплоатаціи стоимости приведенія работъ и матеріаловъ въ надлежащее состояніе.

г) Статистика количества и рода перевезенныхъ грузовъ.

Пассажиры, ихъ число и доходъ.

Большинство желѣзныхъ дорогъ даютъ статистическія свѣдѣнія о количествѣ перевезенныхъ пассажировъ (распредѣляя ихъ обыкновенно по различ-

нымъ классамъ) и о доходѣ отъ ихъ перевозки. Если желѣзная дорога имѣетъ связь съ другими управленіями, то обыкновенно ведется отдѣльная статистика числа и доходовъ по классамъ пассажировъ въ прямомъ сообщеніи. Очень часто составляются отдѣльныя статистическія таблицы для обоихъ направленій.

Необходимость подобной статистики очевидна. Она даетъ возможность начальствующимъ лицамъ предвидѣть потребность въ вагонахъ разныхъ классовъ, и дастъ свѣдѣнія о возможныхъ финансовыхъ и другихъ послѣдствіяхъ измѣненій, произведенныхъ въ тарифѣ и въ типѣ употребляемыхъ вагоновъ, ускореніи движенія поѣздовъ, увеличеніи ихъ количества и проч.

Размѣры, въ которыхъ необходимо отмѣчать различныя данныя, зависятъ, конечно, отъ значенія перевезенныхъ грузовъ. Нѣкоторыя британскія колоніальныя желѣзныя дороги ведутъ статистику количества перевезенныхъ пассажировъ по семи и восьми статьямъ, тогда какъ другія объединяютъ ихъ всѣхъ въ одну общую статью. Единственное правило, которое имѣетъ, кажется, общее примѣненіе, это то, что каждый разъ, когда имѣется значительное измѣненіе въ тарифѣ по перевозкѣ въ различныхъ классахъ, полезно вести статистику количества перевозки и статистику доходовъ отдѣльно для каждаго класса.

Багажъ и посылки обыкновенно перевозятся пассажирскими поѣздами и для того, чтобы доходы отъ большой скорости и отъ товарнаго движенія могли быть опредѣлены каждый въ отдѣльности, полезно вести отдѣльныя вѣдомости вѣса этихъ грузовъ и сопоставлять ихъ съ доходами. Во многихъ случаяхъ ведутся отдѣльные списки багажа и посылокъ; подобныя свѣдѣнія оказываются иногда особенно полезными для организаціи службы поѣздовъ и для установленія или измѣненія тарифовъ багажа или почтовыхъ посылокъ. Багажъ и посылки.

Если почта или продукты, какъ напр., молоко перевозятся въ большомъ количествѣ пассажирскими поѣздами, то иногда можетъ оказаться необходимымъ вести отдѣльныя вѣдомости ихъ вѣса и доходовъ въ особой главѣ: но въ большинствѣ случаевъ, для всего, что мнѣ кажется необходимымъ, достаточно было бы установить одну общую рубрику, куда заносились бы различные доходы отъ пассажирскихъ поѣздовъ, съ цѣлью легко опредѣлить ихъ общую доходность. Другіе перевозки пассаж. поѣздами.

Все, что говорилось по поводу перевозки большой скоростью, относится также къ перевозкѣ грузовъ товарными поѣздами или въ товарныхъ вагонахъ смѣшанныхъ поѣздовъ. Для хорошей организаціи и дѣйствительнаго контроля службъ чрезвычайно важно вести отдѣльныя вѣдомости о перевозкѣ самыхъ важнѣйшихъ видовъ грузовъ. Если вмѣстѣ съ тѣмъ будутъ указаны соотвѣтственные доходы, то статистика будетъ еще болѣе полезною. Товары.

Значеніе дѣлаемаго въ статистикѣ различія между „прямымъ" сообщеніемъ и „мѣстнымъ", между перевозками въ „четномъ" и „нечетномъ" направленіяхъ, или между „сѣверо-южнымъ", и „юго-сѣвернымъ", „восточно-западнымъ", или „западно-восточнымъ" направленіями,—зависитъ, конечно, отъ обстоятельствъ, но въ томъ случаѣ, когда главная часть перевозки происходитъ только въ одномъ направленіи, то, несомнѣнно, полезно имѣть отдѣльныя цифры и для каждаго направленія. Если приходится считаться съ конкурренціею другихъ желѣзныхъ дорогъ, то иногда бываетъ необходимо или полезно указать въ отдѣльности перевозку и доходъ отъ товаровъ, направляемыхъ или получаемыхъ изъ поясовъ, гдѣ подобная конкурренція особенно замѣтна. Направленіе движенія.

Въ данный моментъ было бы преждевременно предлагать всѣмъ управленіямъ принять подробную вѣдомость товаровъ съ той цѣлью, чтобы всѣ они показывали однообразнымъ способомъ количество перевезенныхъ тоннъ. Группировка перевезенныхъ грузовъ.

Но я обращаю вниманіе всѣхъ заинтересованныхъ лицъ на общія подраздѣленія, употребляемыя въ статистикѣ желѣзныхъ дорогъ Сѣверо-Американскихъ Штатовъ. Можно себѣ представить, какія преимущества въ дѣлѣ сравненія результатовъ эксплоатаціи даетъ принятіе всѣми управленіями желѣзныхъ дорогъ одинаковыхъ подраздѣленій. Статьи эти слѣдующія:

1) Продукты земледѣльческіе;
2) Животныя;
3) Минералы;
4) Продукты лѣсопромышленности;
5) Мануфактурные товары и прочіе.

Въ статистикѣ управленія, въ составъ котораго входитъ докладчикъ, доходъ отъ перевозки каменнаго угля (который составляетъ болѣе половины всѣхъ перевозимыхъ грузовъ) указывается въ отдѣльной статьѣ, въ противуположность всѣмъ другимъ цифрамъ, относящимся къ доходу по перевозкѣ прочихъ товаровъ (включая сюда и всѣ другіе минералы, кромѣ каменнаго угля). Возможно, что подобный пріемъ не совсѣмъ удобенъ инымъ управленіямъ, но все же, мнѣ кажется, что введеніе въ желѣзнодорожные счета особой статьи для минераловъ было бы крайне полезно. Кромѣ того, необходимо было бы указать во всѣхъ отчетахъ по перевозкѣ отдѣльно коммерческую перевозку и служебный грузъ желѣзной дороги.

д) Статистическія единицы, примѣняемыя къ количеству перевезенныхъ грузовъ, къ доходу отъ перевозки и къ утилизаціи подвижного состава.

Статистическія единицы

Для облегченія пониманія цифръ, касающихся количества и доходовъ по перевозкѣ пассажировъ и товаровъ, а также расходовъ по эксплоатаціи желѣзной дороги, давно принятъ обычай показывать полученные результаты въ какой нибудь единицѣ, дающей или среднюю цифру или относительную. Большинство единицъ, употребляемыхъ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, даютъ представленіе о разстояніи, а также вѣсѣ и количествѣ. Мы такимъ образомъ пользуемся единицами, имѣющими основаніемъ разстояніе, а именно:

для подвижного состава	поѣздо-мили.
	паровозо-мили.
	вагоно-мили.
„ количества . . .	пассажиро-мили.
„ вѣса	тонно-мили.

Поѣздо-мили.

Работа по перевозкѣ выражается статистикою пробѣга поѣздовъ, но необходимо ихъ дополнять другими статистическими данными и если къ этому присовокупить общее знакомство съ условіями эксплоатаціи, то полученные результаты могутъ быть крайне интересными. Цифры, относящіяся къ пробѣгу поѣздовъ, обыкновенно показываются по двумъ главнымъ разрядамъ перевозки: пассажировъ и товаровъ; но на большихъ сѣтяхъ пробѣгъ поѣздовъ подверженъ еще большему подраздѣленію. Для пассажирскихъ поѣздовъ, напримѣръ, нѣкоторыя управленія указываютъ отдѣльно пробѣгъ скорыхъ поѣздовъ, пассажирскихъ и поѣздовъ для экскурсій. Предѣлы ,въ которыхъ должно происходить такое подраздѣленіе, зависятъ, конечно, отъ потребностей каждаго управленія. Основаніемъ для подраздѣленія

обыкновенно служитъ разница въ оказываемыхъ услугахъ или разница въ стоимости перевозки въ различныхъ классахъ поѣздовъ.

Большинство колоніальныхъ британскихъ желѣзныхъ дорогъ въ своей статистикѣ эксплоатаціи принимаютъ за единицу поѣздо-милю. Обыкновенно доходы въ общихъ таблицахъ распредѣляются по поѣздо-милямъ (четное и нечетное направленіе): а) пассажирскихъ поѣздовъ б) товарныхъ поѣздовъ и только въ исключительныхъ случаяхъ, средній доходъ указывается безъ всякаго подраздѣленія. Нечего говорить, что такая общая цифра, имѣя несомнѣнную цѣнность, въ общемъ недостаточна, за исключеніемъ развѣ маленькихъ управленій. Если доходы по поѣздо-милямъ отъ перевозки большою скоростью распредѣлены по классамъ, то получается на лицо указаніе о необходимости или безполезности измѣнять службу поѣздовъ или тарифъ. Какъ только средній доходъ по поѣздо-милямъ начинаетъ показывать постоянную склонность къ пониженію, является необходимость сократить службу. Также и относительно службы товарныхъ поѣздовъ, доходы по поѣздо-милямъ даютъ драгоцѣнныя указанія для нуждъ контроля.

Пассажиро-мили и тонно-мили.

Наилучшимъ критеріемъ доходности и совершенной работы является статистика по пассажиро-милямъ и по тонно-милямъ. Эти пробѣги достаточны для показанія дѣйствительнаго количества работы, необходимой для перевозки пассажировъ и товаровъ; они даютъ почти такую же ясную картину, какъ въ физикѣ количество футо-фунтовъ (т. е. вѣсъ тѣла умноженный на количество футовъ, показывающихъ высоту, на которую оно поднято) указываетъ на энергію, необходимую для поднятія опредѣленнаго вѣса. Теоретически, статистика по пассажиро-милямъ и по тонно-милямъ даетъ самую удовлетворительную мѣру въ желѣзнодорожной службѣ. Если поѣздъ или вагонъ, поѣздо-миля или вагоно-миля могутъ отличаться и въ дѣйствительности отличаются на различныхъ желѣзныхъ дорогахъ (даже на данной дорогѣ въ разные сроки), то перевозка пассажира или тонны товаровъ на разстояніе 1 мили даетъ основаніе для болѣе точнаго сравненія, либо съ другой желѣзной дорогою, либо съ другимъ періодомъ. Но, какъ мы уже говорили, эти данныя имѣютъ крайне ограниченное приложеніе, если они не сопоставлены съ другими статистическими данными по эксплоатаціи; разсмотрѣнныя въ отдѣльности, они скорѣе способны ввести въ заблужденіе.

Управленіе колоніальныхъ британскихъ желѣзныхъ дорогъ уже теперь вводитъ по большей части статистику по пассажиро-милямъ и по тонно-милямъ. Иногда составляются двѣ группы цифръ по тонно-милямъ: одна, указывающая, на перевозку какъ пассажировъ, такъ и товаровъ, въ тонно-миляхъ „брутто“ (т. е. тонно-мили пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ, съ ихъ нагрузкою) и другая, указывающая полезныя тонно-мили.

Тонно-мили брутто являются прекраснымъ критеріемъ для совершенной работы, и вытекающія отсюда свѣдѣнія являются достаточнымъ основаніемъ для распредѣленія нѣкоторыхъ статей расходовъ по различнымъ службамъ; мы можемъ указать, напримѣръ, на распредѣленіе нѣкоторыхъ общихъ расходовъ по пассажирской и товарной службѣ. Разъ тонно-мили брутто установлены, то въ британскихъ колоніяхъ обыкновенно получаютъ вѣсъ пассажировъ, животныхъ и проч., умножая среднее число перевезенныхъ пассажировъ на средній (приблизительный) вѣсъ пассажира и проч.

Статистика по поясамъ.

Если изъ-за расхода или по какой-нибудь другой причинѣ нельзя

установить цифру дохода на тонно-милю, то таблицы, указывающія на количество пассажировъ и перевезенныхъ тоннъ, подраздѣленныя на пояса, смотря по разстоянію, напримѣръ: 1—10 миль, 10—25 миль, 25—50 миль, 50—100 миль, 100—150 миль, съ указаніемъ средняго дохода для каждаго пояса и для различныхъ перевезенныхъ предметовъ, могутъ оказать ту же услугу, какъ и указаніе средняго дохода на пассажиро-милю или на тонно-милю. Для установленія или измѣненія тарифовъ, эти данныя, по моему мнѣнію, заслуживаютъ предпочтенія, такъ какъ они даютъ возможность предвидѣть немедленно финансовые результаты отъ уменьшенія тарифовъ для перевозки большой или малой скорости въ каждомъ классѣ, для котораго ведется статистика.

Среднее разстояніе перевозки.

Статистика по пассажиро-милямъ и по тонно-милямъ обыкновенно сопровождается свѣдѣніями о среднемъ разстояніи перевозки и для пассажировъ и для товаровъ, свѣдѣніями далеко не столь полезными, какъ статистика по поясамъ, рѣчь о которой была выше.

Большинство британскихъ колоніальныхъ желѣзныхъ дорогъ показываютъ доходъ отъ пассажировъ и товаровъ на милю дороги, и это служитъ общимъ указаніемъ увеличенія или уменьшенія доходности ихъ линій. Эти свѣдѣнія болѣе полезны, если они доставляются различными участками, дабы служить указаніемъ прогрессивнаго развитія каждаго изъ нихъ. Они могутъ оказать услугу также при постройкѣ новыхъ линій въ мѣстностяхъ, гдѣ условія аналогичны.

Нагрузка поѣздовъ.

Мы уже упомянули о различныхъ услугахъ, оказываемыхъ статистикою по поѣздо-милямъ, по паровозо-милямъ и вагоно-милямъ, но самое важное преимущество этихъ данныхъ въ ихъ способности обезпечить хорошую нагрузку подвижного состава и извлечь максимальную провозоспособность. Это послѣднее обстоятельство не мѣшало бы поставить на первомъ планѣ, такъ какъ стоимость паровозовъ и подвижного состава представляетъ большую часть расходовъ по первоначальному устройству желѣзныхъ дорогъ и отношеніе этой стоимости къ общимъ расходамъ зависитъ отъ дѣйствительной утилизаціи паровозовъ и подвижного состава. Заставить находящійся налицо подвижной составъ произвести максимумъ работы—равносильно содѣйствію тому, чтобы всѣ опредѣленные расходы, а также проценты на расходъ по первоначальному устройству были доведены до минимума.

Чрезвычайно важно, чтобы подвижной составъ, которымъ располагаютъ, употреблялся исключительно для перевозки грузовъ, чтобы напрасные пробѣги избѣгались насколько возможно; необходимо слѣдить, чтобы подвижной составъ находился все время въ движеніи и приносилъ доходъ. Сокращеніе до минимума расходовъ достигается только тѣмъ, что поѣзда составляются изъ вагоновъ, нагруженныхъ до крайнихъ предѣловъ, а въ пассажирскихъ вагонахъ заняты всѣ мѣста.

Начала, на основаніи которыхъ такая статистика примѣняется для поднятія производительности подвижного состава, будутъ разсмотрѣны далѣе, но мы считаемъ необходимымъ упомянуть сейчасъ же о значеніи средняго числа пассажировъ и средняго количества перевезенныхъ товаровъ во всѣхъ поѣздахъ и во всѣхъ нагруженныхъ вагонахъ. Большинство британскихъ колоніальныхъ желѣзныхъ дорогъ составляютъ подобныя цифры, но значеніе этихъ свѣдѣній для личнаго состава эксплоатаціи было бы несравненно большее,

если бы цифры давались отдѣльно для каждаго участка линіи, для четнаго и нечетнаго направленія и для перевозки между особенно важными пунктами сѣти.

Мы уже упоминали, что однимъ изъ важнѣйшихъ факторовъ экономической эксплоатаціи является постоянное, насколько возможно лучшее использованіе подвижного состава. Чтобы убѣдиться, исполняется ли это условіе, необходимо вести вѣдомости дѣйствительныхъ пробѣговъ паровозовъ и вагоновъ.

Производительность и утилизація паровозовъ и подвижного состава.

Статистика пробѣга поѣздовъ составляется на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ, но не существуетъ общепринятой группировки для нихъ. Большинство управленій даютъ въ отдѣльности: пробѣгъ пассажирскихъ поѣздовъ, товарныхъ и смѣшанныхъ; но полезно дополнять ихъ слѣдующими свѣдѣніями о службѣ поѣздовъ: показывать другіе возможные пробѣги поѣздовъ, пробѣгъ служебныхъ поѣздовъ, а также цифрами, касающимися прочихъ пробѣговъ паровозовъ, какъ-то служба подталкиванія (на подъемахъ и др.), безполезные пробѣги, станціонная служба.

Пробѣгъ маневрирующихъ паровозовъ долженъ быть исчисленъ на основаніи однообразной скорости, предпочтительно 6 миль (9,6 клмтр.) въ часъ, по обычаю принятому въ Англіи, въ Сѣверной Америкѣ и другихъ странахъ.

Постоянныя вѣдомости пробѣговъ для различныхъ участковъ, составленныя по каждой вышеозначенной рубрикѣ, имѣютъ громадное значеніе, если принято во вниманіе увеличеніе однородныхъ предшествующихъ цифръ при сопоставленіи ихъ съ прочими цифрами, какъ-то: средней нагрузкою поѣздовъ и среднимъ доходомъ на тонно-милю. Когда же подобные списки пополняются свѣдѣніями, указывающими процентное отношеніе каждой категоріи къ общему пробѣгу, то всякое увеличеніе безполезныхъ пробѣговъ сейчасъ же обнаруживается и должно стать предметомъ изслѣдованія. Также и средній пробѣгъ паровозовъ въ данный періодъ, сопоставленный съ соотвѣтственной цифрою предыдущихъ періодовъ, является полезнымъ указаніемъ для оцѣнки производительности работы паровозовъ.

Нѣкоторыя, немногочисленныя управленія даютъ среднюю тонно-милю брутто, перевезенную паровозомъ, и дѣлаютъ сопоставленіе съ максимальной тонно-милей, которая могла бы быть перевезена паровозомъ каждаго типа. Этотъ предполагаемый максимумъ основанъ, конечно, на фиктивныхъ цифрахъ, но даетъ болѣе или менѣе опредѣленную мѣру для сравненія возможной производительности и дѣйствительной.

Почти всѣ управленія ведутъ для каждаго паровоза статистику пробѣга за недѣлю или за мѣсяцъ, пока онъ состоитъ на службѣ. Эти свѣдѣнія полезны, такъ какъ даютъ представленіе о скорости изнашиванія паровоза.

Пробѣгъ и нагрузка вагоновъ.

Средній пробѣгъ пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ является также цифрою, имѣющей громадное значеніе, такъ какъ служитъ указаніемъ степени утилизаціи подвижного состава: съ другой стороны—среднее число пассажировъ на каждый вагонъ, или, если дѣло идетъ о товарахъ,—средняя нагрузка, имѣютъ громадное значеніе для цѣлей сравненія. Если нагрузка постоянно значительно ниже обычной подъемной способности вагоновъ, статистика укажетъ, въ какомъ направленіи слѣдуетъ вести изслѣдованіе, которое должно положить конецъ подобному положенію вещей.

Нѣтъ сомнѣнія, что всѣ эти данныя утратятъ часть своей цѣнности, если не будутъ составляться для каждаго участка въ отдѣльности, тамъ.

гдѣ условія перевозки исключительны, такъ, напримѣръ, если на одномъ участкѣ производится усиленная перевозка матеріаловъ, перевозимыхъ въ особыхъ вагонахъ большой подъемной способности; ясно, что необходимо выдѣлить подобныя цифры для спеціальнаго ихъ разсмотрѣнія.

Нѣкоторыя управленія даютъ цифры средней нагрузки вагоновъ различныхъ классовъ (и общую для всѣхъ классовъ) и дѣлаютъ сравненія съ средней возможной нагрузкою. Такимъ образомъ, получается новое общее освѣщеніе дѣйствительной нагрузки. Такъ какъ значеніе большей части данныхъ, въ особенности относящихся къ перевозкѣ въ тѣсномъ смыслѣ, зависитъ отъ срока ихъ доставленія заинтересованнымъ лицамъ, то большинство желѣзныхъ дорогъ примѣняетъ цѣлый рядъ другихъ способовъ провѣрки результатовъ эксплоатаціи, задолго до окончанія вышеупомянутыхъ болѣе подробныхъ таблицъ. Въ началѣ этого доклада мною было уже упомянуто о пользѣ такихъ предварительныхъ статистическихъ свѣдѣній для тѣхъ, кто руководитъ эксплоатаціей и управленіемъ сѣтью желѣзныхъ дорогъ. По полученнымъ отъ колоніальныхъ желѣзныхъ дорогъ отвѣтамъ видно, что онѣ придаютъ большое значеніе ежедневнымъ станціоннымъ записямъ, указывающимъ на нагрузку поѣздовъ (пассажирскихъ и товарныхъ) и вагоновъ, а также на точность движенія и среднюю скорость поѣздовъ; недостаточная нагрузка и запаздываніе поѣздовъ въ движеніи очень быстро замѣчаются и принимаются мѣры къ ихъ устраненію, прежде чѣмъ они могутъ нанести серіезный ущербъ результатамъ эксплоатаціи или вызвать неудовольствіе публики.

Разными управленіями дѣлаются и могутъ дѣлаться различныя примѣненія и комбинаціи *) съ вышеупомянутыми цифрами; здѣсь не мѣсто распространяться по этому поводу. Мнѣ кажется, что я далъ довольно ясную картину методовъ и общихъ принциповъ, и я могу перейти теперь къ основаніямъ статистики, болѣе тѣсно связанной съ расходами по эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, со служебнымъ персоналомъ и съ подвижнымъ составомъ, необходимымъ въ эксплоатаціи.

e) Статистика расходовъ по эксплоатаціи.

Въ части доклада, трактующей объ однообразной группировкѣ расходовъ по эксплоатаціи, я уже упомянулъ о значеніи веденія статистики расходовъ по службамъ, а не по отдѣленіямъ управленій, и о подраздѣленіи статей расходовъ въ соотвѣтствіи съ тѣмъ, насколько онѣ болѣе или менѣе тѣсно связаны съ перевозкою грузовъ въ тѣсномъ смыслѣ.

Только при изученіи данныхъ о расходахъ по эксплоатаціи и началъ на которыхъ данныя эти основываются, мы отдаемъ себѣ ясный отчетъ о значеніи правильнаго расположенія статей расходовъ. Разъ существуетъ подобная группировка, то должностныя лица легко и съ небольшими затратами могутъ быть освѣдомлены объ общемъ состояніи и производительности эксплоатаціи. Безъ хорошей группировки результаты или мало понятны или должны быть составлены спеціально, что иногда влечетъ за собою большіе расходы.

Что касается расходовъ по эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, то, какъ и во всякомъ другомъ дѣлѣ, чѣмъ приводимыя цифры больше, тѣмъ труднѣе

*) Можно указать на слѣдующіе примѣры: поѣздо-мили — на паровозо-часъ; вагоно-мили — на поѣздо-милю; тонно-мили — на вагоно-милю.

схватить ихъ значеніе. Если располагать только статистикою общихъ расходовъ по эксплоатаціи по мѣсяцамъ или по годамъ, то сравнивать полученные результаты можно только при условіи, что обстоятельства мало измѣнились въ различные разсматриваемые періоды. Если усматривается увеличеніе или уменьшеніе расходовъ въ различные періоды, то изслѣдованіе причинъ, вызывающихъ ихъ, напрашивается само собою. Увеличеніе расходовъ (даже если таковому сопутствуетъ уменьшеніе пробѣга поѣздовъ) не указываетъ еще на неудовлетворительную службу, такъ какъ возможно, что результатомъ этого было увеличеніе свободнаго чистаго дохода, которое частично или совершенно покроетъ уеличеніе расходовъ. Оно можетъ быть послѣдствіемъ удлиненія эксплоатируемой линіи или облегченія, сдѣланнаго публикѣ въ дѣлѣ пользованія поѣздами, или увеличенія количества перевезенныхъ грузовъ, или необходимаго измѣненія въ вознагражденіи личнаго состава.

Такимъ же образомъ, уменьшеніе расходовъ можетъ быть послѣдствіемъ сокращенія оказываемыхъ услугъ или другихъ причинъ, и бываетъ, что привѣтствовать такое сокращеніе расходовъ не приходится.

Для того, чтобы начальствующія лица управленія имѣли ясное представленіе о состояніи дѣла, необходимо, чтобы отчеты составлялись въ легко обозрѣваемой формѣ, а также чтобы данныя, имѣющія въ основаніи какую-нибудь статистическую единицу, были приспособлены къ достиженію намѣченной цѣли и достаточно полны, чтобы было возможно дѣлать точные выводы безъ особаго затрудненія.

Каковы бы ни были статьи расходовъ, все же необходимо, чтобы расходы, относящіеся къ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, не смѣшивались съ расходами по вспомогательнымъ или постороннимъ службамъ. Чтобы показать, въ какомъ направленіи можно еще развивать статистику, мы предположимъ, что дѣлается ясное различіе между слѣдующими расходами:

1. Содержаніе пути и сооруженій.
2. Содержаніе подвижного состава.
3. Перевозка, т. е. расходы по тягѣ.
4. Эксплоатація въ тѣсномъ смыслѣ.
5. Общіе расходы.

Придерживаться этого дѣленія очень легко и оно можетъ быть примѣнено съ небольшими измѣненіями во многихъ отчетахъ, составляемыхъ въ управленіяхъ британскихъ колоніальныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Статистическія единицы расходовъ.

Расходы, показанные въ каждомъ отдѣлѣ, главѣ или графѣ отчетовъ, приводятся на большинствѣ желѣзныхъ дорогъ къ „средней единицѣ", также, какъ и доходы.

Единицы, принятыя для расходовъ, тѣ-же, что и для доходовъ, другими словами—расходъ въ каждомъ отдѣлѣ можетъ быть выраженъ: на милю открытой линіи, на милю одноколейнаго пути, на поѣздо-милю, на вагоно-милю, на тонно-милю брутто, на полезную тонно-милю, на пассажиро-милю.

Полученныя цифры сопоставляются съ соотвѣтственными цифрами дохода на тѣ же единицы и составляется общій обзоръ (сравнительно съ предыдущими періодами) результатовъ эксплоатаціи. Что касается британскихъ колоніальныхъ желѣзныхъ дорогъ, то единицей, обычно тамъ употребляемой, является „поѣздо-миля".

Большинство управленій даетъ еще и процентное отношеніе каждой статьи расхода къ: а) доходамъ и б) къ общему расходу, и эти свѣдѣнія имѣютъ громадное значеніе для управленія, такъ какъ указываютъ на всѣ значительныя измѣненія въ отношеніи расходовъ къ различнымъ службамъ въ разное время.

Статистика личнаго состава.

Изъ свѣдѣній о личномъ составѣ, доставляемыхъ разными желѣзными дорогами, получается общая картина, поучительная и полезная, указывающая по каждому отдѣлу желѣзнодорожной службы, согласно занимаемому имъ положенію, количество личнаго состава, среднее вознагражденіе и расходъ на каждаго агента на милю открытой дороги и поѣздо-милю. При сравненіи этихъ цифръ съ цифрами другихъ управленій (что должно быть возможнымъ для казенныхъ желѣзныхъ дорогъ или для желѣзныхъ дорогъ, имѣющихъ общее управленіе) видны достоинства и недостатки отдѣльныхъ управленій, такъ какъ въ каждомъ управленіи большая часть расходовъ по эксплоатаціи приходится на долю вознагражденія личнаго состава.

Расходы по отдѣламъ.

Прежде чѣмъ перейти къ статистикѣ, касающейся болѣе подробно расходовъ и дѣятельности различныхъ отдѣловъ желѣзнодорожной службы, мы должны обратить вниманіе на значеніе статистическихъ данныхъ, показывающихъ отдѣльно расходы различныхъ участковъ сѣти, и служащихъ средствомъ обезпечивающимъ прибыльную и экономическую эксплоатацію. Большинство колоніальныхъ желѣзныхъ дорогъ (въ особенности различныя линіи Южной Африки) составляютъ регулярно вѣдомости и участковую статистику этого рода. Образецъ, на подобіе котораго составляется статистика на центральной Южно-африканской желѣзной дорогѣ, будетъ данъ далѣе *). Фотографическіе снимки съ готовыхъ таблицъ постоянно разсылаются всѣмъ главнымъ должностнымъ лицамъ по эксплоатаціи и тѣмъ лицамъ другихъ службъ, которыя могутъ оказывать вліяніе на расходы. Такимъ образомъ, они въ состояніи сравнивать эксплоатацію собственной дороги съ другими линіями, результатомъ чего можетъ быть дружеское соревнованіе, приводящее въ нѣкоторыхъ случаяхъ къ значительному пониженію расходовъ. Надо замѣтить, что для каждаго участка итоги даются частные и общіе, при томъ: на милю пути, на поѣздо-милю, въ процентномъ отношеніи къ доходу, и къ общему расходу.

Сумма, предварительно вычитаемая ежегодно на возобновленіе матеріаловъ для каждаго участка, указывается въ каждомъ случаѣ отдѣльно; и вопросъ о предварительныхъ вычетахъ, для возобновленія изношеннаго матеріала, рѣшается высшимъ начальствомъ и ни въ коемъ случаѣ не зависитъ отъ должностныхъ лицъ дѣйствующей службы.

Для полученія расходовъ по эксплоатаціи на различныхъ участкахъ, необходимо сдѣлать распредѣленіе расходовъ, общихъ нѣкоторымъ или всѣмъ изъ нихъ; невозможно установить общихъ правилъ для такого распредѣленія, примѣнимыхъ вообще ко всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ. Расходы *по содержанію пути и сооруженій* могутъ быть точно исчислены по каждому участку (техническій надзоръ распредѣляетя *по разверсткѣ всего расхода*). Расходы *по содержанію паровозовъ*, включая надзоръ, могутъ быть распредѣлены по участкамъ сѣти, принимая за основаніе пробѣгъ каждаго паровоза на данномъ участкѣ. Также и расходы *по содержанію пассажирскихъ и товарныхъ*

*) См. главу пятую.

вагоновъ могутъ быть довольно точно распредѣлены, въ соотвѣтствіи съ пробѣгомъ пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ на каждомъ участкѣ.

Расходы по тягѣ могутъ быть отнесены къ участкамъ, на которыхъ въ дѣйствительности расходъ былъ произведенъ; излишекъ долженъ быть распредѣленъ по разверсткѣ пробѣга поѣздовъ на всѣхъ участкахъ. Расходы, произведенные на большихъ конечныхъ станціяхъ, нуждаются иногда въ особой обработкѣ и спеціальномъ распредѣленіи между соотвѣтственными участками.

Расходы по движенію (станціи и др.) могутъ по большей части быть отнесены къ различнымъ участкамъ и остатокъ можетъ быть правильно распредѣленъ на основаніи пробѣга поѣздовъ.

Расходы общіе и разные могутъ быть приписаны различнымъ участкамъ, какъ пропорціональная часть другихъ расходовъ.

Цифры, относящіяся къ различнымъ участкамъ сѣти, оказываютъ услуги не только въ дѣлѣ эксплоатаціи, но могутъ быть полезны и вообще, когда дѣло идетъ о болѣе широкомъ полѣ дѣйствій или о новыхъ дорогахъ. Хотя за основаніе здѣсь и берутся среднія, но мнѣ все же кажется, что тщательно составленныя подобныя свѣдѣнія могутъ дать точное представленіе о дѣйствительномъ положеніи дѣла и представить возможность дѣлать сбереженія въ эксплоатаціи, которыя на много превысятъ расходъ по составленію такихъ данныхъ.

Распредѣленіе расходовъ между движеніемъ пассажирскимъ и товарнымъ.

Можно было бы предполагать, что британскія колоніальныя желѣзныя дороги, принявъ по большей части англійскіе способы веденія статистики, не показываютъ отдѣльно расходовъ по службѣ пассажирской и отдѣльно по службѣ товарной, а также расходовъ на пассажиро-милю и на тонно-милю. Но дѣло обстоитъ не такъ. Эти данныя постоянно составляются нѣкоторыми большими управленіями и періодически нѣкоторыми маленькими. Къ несчастью, нѣтъ никакихъ однообразныхъ основаній для полученія этихъ цифръ, точность которыхъ зависитъ отъ правильности, съ которою эти расходы могутъ быть приписаны къ службѣ пассажирской или товарной.

Нѣтъ сомнѣнія, что статистическія данныя, тщательно собранныя, отдѣльно по перевозкѣ пассажировъ и товаровъ, даютъ драгоцѣнныя свѣдѣнія для тѣхъ, кто завѣдуетъ эксплоатаціей желѣзной дороги. Эти цифры должны, на мой взглядъ, быть разсматриваемы, какъ приблизительныя и полезныя скорѣе для нуждъ административныхъ, чѣмъ для нуждъ эксплоатаціи; расходы на тонно-милю, напримѣръ, имѣютъ и должны имѣть большую цѣнность, какъ одинъ изъ факторовъ, съ которымъ надо считаться при установленіи тарифовъ; если они дѣйствительно точны, то даютъ наилучшій критерій стоимости оказанныхъ услугъ. Даже, поскольку дѣло касается эксплоатаціи, они даютъ одною цифрой болѣе полныя чѣмъ полученныя всѣми другими способами свѣдѣнія о среднемъ расходѣ по перевозкѣ на всей дорогѣ или на отдѣльныхъ участкахъ; продолжая примѣнять тотъ же способъ составленія данныхъ, получаютъ цифры безспорной полезности, разъ онѣ заключаютъ въ себѣ въ ясной и точной формѣ почти всѣ элементы расходовъ. Составленіе подобныхъ статистическихъ таблицъ вызоветъ большіе расходы, и вопросъ, оправдаютъ ли полученные результаты сдѣланныя затраты, можетъ быть рѣшенъ только заинтересованными управленіями.

Спорнымъ является вопросъ о своевременности установленія статистики по тонно-милямъ и такъ какъ я не могу заняться въ этомъ докладѣ об-

сужденіемъ за и противъ, то я имѣю въ виду высказать лишь нѣсколько мыслей по поводу распредѣленія расходовъ между пассажирскою и товарною службою, дабы воспользоваться критикою делегатовъ Конгресса и, если возможно, найти основаніе, могущее имѣть общее примѣненіе.

Всѣ расходы по эксплоатаціи, относящіеся прямо къ службѣ пассажирской или товарной, должны быть отнесены или къ пассажирамъ или къ товарамъ. Если расходъ—общій для обоихъ случаевъ, то основаніемъ для распредѣленія расходовъ между пассажирами и товарами будетъ служить слѣдующее:

Содержаніе пути и сооруженій: пропорціонально пробѣгу пассажирскихъ и товарныхъ поѣздовъ.

Содержаніе паровозовъ: пропорціонально пробѣгу пассажирскихъ и товарныхъ поѣздовъ.

Содержаніе пассажирскаго подвижного состава: по статьѣ „пассажиры".

Содержаніе товарнаго подвижного состава: по статьѣ „товары".

Расходы по тягѣ: распредѣленіе по пассажирамъ и товарамъ пропорціонально пробѣгамъ, сдѣланнымъ пассажирскими и товарными вагонами.

Расходы по эксплоатаціи въ тѣсномъ смыслѣ: распредѣленіе на основаніи пробѣга пассажирскихъ и товарныхъ поѣздовъ.

Общіе расходы: распредѣленіе пропорціонально итогу другихъ расходовъ.

Возможно, что для управленій, имѣющихъ обыкновеніе давать перевезенныя тонно-мили брутто (т. е. тонно-мили, включая вѣсъ вагоновъ, служащихъ для перевозки), вышеупомянутыя предложенія окажутся не пріемлемыми; тѣмъ не менѣе, не слѣдуетъ забывать, что очень мало управленій даютъ тонно-мили брутто и что предметомъ моего изслѣдованія является общій способъ, устраняющій въ большинствѣ случаевъ необходимость давать добавочныя свѣдѣнія

Теперь обратимся къ статистикѣ различныхъ отраслей желѣзнодорожной службы.

Содержаніе пути и сооруженій.

Содержаніе пути, сооруженій и станцій.

Большинство управленій составляютъ таблицы, указывающія въ каждомъ отдѣлѣ, главѣ и статьѣ расходовъ стоимость содержанія на милю пути, сравнивая ихъ съ цифрами предыдущихъ періодовъ. По общему правилу, длина, къ которой относится расходъ, есть длина „линій" или длина „отъ одного пункта до другого"; но во многихъ случаяхъ цифры даются „на милю одноколейнаго пути, включая и побочныя колеи". Этотъ послѣдній способъ наиболѣе удовлетворителенъ. Обыкновенно расходъ въ каждой статьѣ показывается также на поѣздо-милю, а въ управленіяхъ, показывающихъ пробѣгъ въ тонно-миляхъ—на 1.000 тонно-миль брутто. Обыкновенно указывается и процентное отношеніе каждой статьи расходовъ къ общему расходу по содержанію пути и сооруженій.

Всѣ эти цифры очень полезны, и, если не считаютъ необходимымъ вдаваться въ подробности, то представляется полезнымъ давать, по крайней мѣрѣ, свѣдѣнія: а) на милю одноколейнаго пути и б) на поѣздо-милю всего пути.

Таблицы, показывающія по участкамъ расходы по содержанію на милю одноколейнаго пути по статьямъ и отдѣламъ, и таблицы, дающія для каждаго

рода служащихъ среднее число лицъ состоящихъ, дѣйствительно на службѣ, и расходъ на нихъ на милю одноколейнаго пути, должны быть признаны столь же необходимыми для нуждъ общаго контроля, какъ и всѣ другія обыкновенно составляемыя таблицы по содержанію пути и сооруженій.

Что касается самаго пути, то многія управленія составляютъ многочисленныя статистическія таблицы съ цѣлью выясненія—находится ли желѣзная дорога въ хорошемъ состояніи, и не сдѣланы ли сбереженія по эксплоатаціи за счетъ первоначальнаго устройства; можно указать на слѣдующія таблицы, составляемыя постоянно нѣкоторыми желѣзными дорогами изъ числа доставившихъ намъ свѣдѣнія для этого доклада:

Балластъ. Статистика количества куб. футовъ различнаго рода балласта, употребляемаго на пути, съ указаніемъ стоимости 100 куб. футовъ (по участкамъ).

Возобновленіе шпалъ. Статистика количества разнаго рода шпалъ, снятыхъ съ пути и замѣненныхъ новыми, съ указаніемъ возраста возобновленныхъ шпалъ (по участкамъ).

Возобновленіе рельсовъ. Статистика количества рельсовъ, снятыхъ съ пути и возобновленныхъ, съ указаніемъ вѣса рельсовъ различнаго профиля и стоимости (по участкамъ).

Рельсы, оказавшіеся сломанными. Статистика сломанныхъ рельсовъ, съ указаніемъ въ каждомъ случаѣ длины, причины и характера перелома.

Ремонтъ. Подробныя свѣдѣнія о стоимости работъ по ремонту въ каждомъ участкѣ, съ отдѣльнымъ указаніемъ стоимости матеріала и вознагражденія за трудъ.

Особые расходы по содержанію. Списокъ спеціальныхъ работъ, вызванныхъ обвалами и наводненіями (по участкамъ).

Мосты. Статистика расходовъ по содержанію главныхъ мостовъ въ каждомъ участкѣ.

Станціи и зданія. Подробныя свѣдѣнія о расходахъ по содержанію главныхъ зданій на желѣзной дорогѣ (по участкамъ).

Содержаніе подвижного состава.

Подробности относительно статистики, обыкновенно составляемой по содержанію подвижного состава британскими колоніальными желѣзными дорогами, заключаются въ слѣдующемъ:

Содержаніе паровозовъ.

Расходы обыкновенно показываются на поѣздо-милю и на паровозо-милю (во многихъ случаяхъ дается также средній расходъ по содержанію на 1.000 тонно-миль брутто).

Обыкновенно ведется и статистика дѣйствительнаго пробѣга каждаго паровоза за каждый мѣсяцъ и расходы по ремонту каждаго паровоза *).

Иногда ведется статистика дѣйствительнаго пробѣга каждаго паровоза; эти цифры особенно драгоцѣнны, такъ какъ онѣ даютъ возможность производить изъ расходовъ по эксплоатаціи необходимые предварительные вычеты на замѣну нѣкоторыхъ типовъ паровозовъ.

Для контроля расходовъ по эксплоатаціи и для поддержанія таковыхъ на извѣстномъ уровнѣ, многія британскія колоніальныя управленія соста-

*) Если подъ расходами по ремонту понимается текущій ремонтъ (чего къ несчастью обыкновенно не бываетъ), то подобная статистика даетъ важныя свѣдѣнія о расходахъ по содержанію паровозовъ разныхъ типовъ.

вляютъ періодическія статистическія таблицы числа паровозовъ, бывшихъ въ полномъ или частичномъ ремонтѣ, съ указаніемъ совершеннаго ремонта по разрядамъ. Детали ремонта колеблются значительно въ различныхъ управленіяхъ, но обыкновенно даются слѣдующія:

Общее число паровозовъ, вернувшихся въ мастерскія.
Постройка новыхъ.
Передѣлка.
Общій ремонтъ.
Значительный ремонтъ.
Небольшой ремонтъ.
Окраска и лакировка.
Подправка.

Обыкновенно ведется также спеціальная статистика ремонта котловъ паровозовъ.

Содержаніе пассажирскихъ вагоновъ.

Расходъ по содержанію пассажирскихъ вагоновъ составляетъ обыкновенно предметъ изслѣдованія статистики, дающей средній расходъ на пассажирскую поѣздо-милю и на 1.000 вагоно-миль. Такъ же, какъ и для паровозовъ, ведется статистика числа исправленныхъ пассажирскихъ вагоновъ каждаго класса въ теченіе года, распредѣляя ремонтъ по статьямъ, тщательно составленнымъ, и указывая для каждаго изъ классовъ среднюю стоимость ремонта и среднюю стоимость вагоновъ.

Содержаніе товарныхъ вагоновъ.

Статистика, аналогичная статистикѣ пассажирскихъ вагоновъ, ведется и для товарныхъ вагоновъ. Чтобы уяснить себѣ достоинства различныхъ типовъ вагоновъ, обыкновенно придается большое значеніе веденію отдѣльной статистики для различныхъ типовъ вагоновъ, въ особенности, когда существуетъ большое различіе между этими типами (напримѣръ, въ случаяхъ, когда желѣзная дорога перевозитъ значительное количество минераловъ въ особо приспособленныхъ вагонахъ, большой подъемной способности).

Расходы по тягѣ.

Такъ какъ расходы по тягѣ составляютъ обыкновенно крупную часть расходовъ по эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, то неудивительно, что подробная статистика по этому вопросу ведется большинствомъ управленій. Самую большую часть расходовъ по тягѣ составляетъ вознагражденіе машинистовъ, кочегаровъ и другихъ обученныхъ служащихъ, и по общему правилу составляются особыя вѣдомости для указанія расходовъ по этого рода службѣ на поѣздо-милю по личному составу, находящемуся на лицо, и по среднему пробѣгу каждаго агента; этими таблицами пользуются для сравненія полученныхъ результатовъ по разнымъ участкамъ сѣти. Сверхъ того, даются еще болѣе подробныя свѣдѣнія, указывающія расходъ по тягѣ на поѣздо-милю и на паровозо-милю; многія управленія въ видахъ контроля даютъ, кромѣ того, средній расходъ на 1.000 тонно-миль брутто или на 1.000 вагоно-миль для всей сѣти и для различныхъ участковъ. По общему правилу постоянно дѣлаются сопоставленія между личнымъ составомъ тяги, вознагра-

жденіемъ каждаго рода агента и среднимъ расходомъ на одно лицо съ поѣздо-мили и съ паровозо-мили.

Составленіе статистическихъ таблицъ, относящихся къ эксплоатаціи каждаго депо, является также дѣйствительнымъ средствомъ контроля подобнаго рода расходовъ; въ таблицахъ показываются расходы по депо со многими подробностями и выводится средній расходъ на паровозо-милю, беря за основаніе пробѣги, сдѣланные паровозами каждаго депо.

Большинство управленій даютъ подробныя свѣдѣнія о потребленіи каменнаго угля на поѣздо-милю и на паровозо-милю.

Если расходы по храненію каменнаго угля и снабженію водою значительны, то во всѣхъ управленіяхъ принято указывать расходы по снабженію водою и углемъ для каждой станціи на тонну и 1.000 галлоновъ. Затѣмъ дѣлается сравненіе этихъ станцій съ цѣлью выясненія всѣхъ излишнихъ расходовъ (если таковые имѣются), которые могли бы быть сокращены, либо болѣе экономнымъ планомъ работъ, либо уменьшеніемъ расходовъ на сдѣльныя работы по другимъ статьямъ.

Потребленіе масла обыкновенно показывается отдѣльно для паровозовъ и для вагоновъ на паровозо-милю и на 1.000 вагоно-миль. Дѣлаются также постоянныя сравненія расходовъ по смазкѣ въ другіе періоды и съ другими дорогами.

Я уже говорилъ въ началѣ этого доклада о значеніи нѣкоторыхъ мѣръ контроля, предпринимаемыхъ ради обезпеченія правильной нагрузки поѣздовъ и вагоновъ, а также о необходимости провѣрять безполезные пробѣги паровозовъ и вагоновъ.

Нѣкоторыя управленія постоянно даютъ статистическія свѣдѣнія о дѣйствительной работѣ паровозовъ каждаго типа (выраженныя въ тонно-миляхъ) и о стоимости эксплоатаціи по главнымъ статьямъ расходовъ ихъ, дабы имѣть возможность дѣлать болѣе точное сравненіе производительности каждаго отдѣльнаго типа. Составленіе подобнаго рода данныхъ стоитъ очень дорого, но они признаются крайне важными лишь управленіями, операціи которыхъ столь обширны, что оправдываютъ расходъ, вызываемый этими спеціальными изслѣдованіями.

На небольшихъ сѣтяхъ желѣзныхъ дорогъ, служащіе по эксплоатаціи и по тягѣ могутъ составить себѣ довольно ясное представленіе о всѣхъ практическихъ нуждахъ и безъ помощи подобнаго рода статистики.

Расходы по движенію.

Расходы по движенію.

По общему правилу, эти расходы даются на поѣздо-милю. Въ нѣкоторыхъ случаяхъ расходъ по каждой статьѣ указывается въ процентномъ отношеніи къ доходу по эксплоатаціи. Такъ какъ большинство расходовъ по движенію относятся къ станціямъ и къ служащимъ на станціяхъ, то обыкновенно составляются статистическія таблицы и спеціальныя вѣдомости, указывающія число служащихъ, ихъ вознагражденіе и другіе расходы. Наряду съ этими цифрами даются свѣдѣнія о количествѣ проданныхъ пассажирамъ билетовъ, о доходѣ и количествѣ перевезенныхъ товаровъ по отправленію и по прибытію, дабы имѣть возможность сравнить расходы и доходы каждой станціи. Для большихъ товарныхъ станцій многія управленія устанавливаютъ таблицы, показывающія расходы по упаковкѣ и проч.

Общіе расходы.

Общіе расходы.

Большинство управленій составляютъ таблицы этихъ расходовъ на поѣздо-милю, а также показываютъ процентное отношеніе ихъ къ общей суммѣ дохода и къ общей суммѣ расхода.

Эти общіе расходы имѣютъ въ большей степени характеръ постоянныхъ повинностей, чѣмъ другія статьи расходовъ желѣзныхъ дорогъ, и менѣе подвержены колебаніямъ отъ увеличенія или уменьшенія перевозки. Поэтому необходимо разсматривать каждую статью въ отдѣльности. Здѣсь имѣется очень мало данныхъ, удобныхъ для общаго сравненія управленій между собою. Что касается до счетной части (которая обыкновенно включается въ статью общихъ расходовъ), то нѣкоторое сравненіе дѣлалось относительно этихъ расходовъ въ различныхъ желѣзнодорожныхъ управленіяхъ южной Африки, при чемъ въ основаніе брались расходы различныхъ отдѣловъ службы, выраженные въ процентномъ отношеніи къ полученному доходу или расходу желѣзныхъ дорогъ, смотря по роду службы. Для производства подобнаго сравненія необходимо сопоставлять расходъ по счетной части: а) съ доходомъ и б) съ расходомъ; мнѣ кажется, что это сопоставленіе можетъ быть сдѣлано довольно точно и можетъ служить основаніемъ для крайне полезнаго сравненія, въ особенности, когда дѣло идетъ о расходахъ именно по счетной части желѣзной дороги.

ж) Статистика, относящаяся къ второстепеннымъ и вспомогательнымъ службамъ.

Второстепенныя службы.

Подъ второстепенными службами я понимаю тѣ части желѣзнодорожной службы, которыя хотя и не входятъ въ рамки ни одной изъ вышеупомянутыхъ службъ, но существуютъ для нуждъ управленія, какъ одного цѣлаго. Наиболѣе важными изъ нихъ являются магазины и мастерскія.

Магазины.

По общему правилу, заботы о необходимыхъ запасахъ, нужныхъ для эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, ввѣряются спеціальному отдѣлу, на отвѣтственности котораго лежитъ составленіе по подходящимъ статьямъ вѣдомостей количества и качества матеріаловъ, находящихся въ магазинахъ, а также поступленія и расходованія ихъ. Большинство отчетовъ, даваемыхъ британскими колоніальными желѣзнодорожными управленіями о количествѣ и цѣнности такихъ запасовъ, являются ни чѣмъ инымъ, какъ таблицами, извлеченными изъ книгъ магазиновъ. Впрочемъ, нѣкоторые отчеты, указывающіе количество и цѣнность матеріаловъ, проходившихъ черезъ разные магазины, даютъ еще указаніе расходовъ магазиновъ въ процентномъ отношеніи къ цѣнности поступленія и расходованія. Эти свѣдѣнія являются очень цѣннымъ средствомъ контроля, если дѣлается сравненіе съ предыдущими періодами; а въ случаяхъ, когда расходы по службѣ магазиновъ распредѣляются между другими отдѣлами пропорціонально цѣнности отпущенныхъ запасовъ, то составленіе ежемѣсячныхъ или трехмѣсячныхъ отчетовъ, показывающихъ дѣйствительную стоимость этой службы въ процентномъ отношеніи къ цѣлому, дастъ увѣренность, что распредѣленіе расходовъ легко и быстро укажетъ на перемѣны, происшедшія въ способахъ эксплоатаціи и въ расходахъ по эксплоатаціи.

Мастерскія большинства желѣзныхъ дорогъ находятся въ вѣдѣніи главнаго инженера тяги. Иногда бываютъ еще отдѣльныя механическія мастерскія, но мнѣ кажется, что на практикѣ видно стремленіе сосредоточить работы въ главныхъ мастерскихъ, т. е. подъ наблюденіемъ главнаго инженера тяги. Каковъ бы ни былъ принятый обычай, но важность расходовъ по желѣзнодорожнымъ мастерскимъ достаточна, чтобы вызвать необходимость составленія отчетовъ и веденія правильной статистики, съ цѣлью сравненія съ расходами, вызванными работой въ другомъ мѣстѣ, съ расходами на другой желѣзной дорогѣ или съ расходами на подобныя же работы въ предыдущіе періоды. Работы, исполненныя въ мастерскихъ, могутъ быть раздѣлены на двѣ большія группы: Мастерскія.

1) работы по содержанію подвижного состава;

2) передѣлка и работы, сдѣланныя для другихъ желѣзнодорожныхъ службъ и для публики.

Я уже сказалъ нѣсколько словъ относительно ведущейся обыкновенно статистики содержанія подвижного состава. Что касается работъ по его постройкѣ, то большинство управленій придерживается способа подсчета расходовъ, дающаго имъ возможность убѣдиться, экономно ли производятся работы. Только въ одномъ случаѣ, когда подсчетъ расходовъ принимаетъ слишкомъ большіе размѣры, чего желѣзнодорожныя управленія обыкновенно не дѣлаютъ, составляются статистическія таблицы расходовъ по выработкѣ различныхъ предметовъ или новыхъ частей; это даетъ возможность дѣлать сравненіе стоимости производства отдѣльныхъ видовъ предметовъ въ различное время. Кромѣ полезности такихъ таблицъ для цѣлей контроля, подобная статистика особенно цѣнна, какъ мѣрило для оцѣнки какой-либо работы, а также для улучшенія системы оцѣнки урочной работы.

Кромѣ того, въ цѣляхъ контроля мастерскихъ признано полезнымъ составленіе таблицъ расходовъ для каждой мастерской, дающихъ въ отдѣльныхъ статьяхъ расходы по управленію мастерскихъ, по содержанію мастеровъ и штатныхъ служащихъ, по содержанію инструментовъ, по двигателямъ, по освѣщенію, отопленію и др. и процентное отношеніе этихъ отдѣльныхъ статей къ общему расходу каждой мастерской. Если дѣло идетъ о литейной мастерской или если правленіе желѣзныхъ дорогъ само обрабатываетъ свою сталь или занимается аналогичнымъ дѣломъ, то коммерческій обычай давать цифры производства и стоимость по тоннамъ или по какой-нибудь другой единицѣ примѣняется съ успѣхомъ и здѣсь. Эти же замѣчанія относятся къ вопросамъ электрическаго освѣщенія и электрическимъ двигателямъ желѣзной дороги, гдѣ почти неизмѣнно составляются статистическія таблицы о расходахъ по добыванію и распредѣленію тока по единицамъ Board of Trade (килло-уаттъ часъ).

Вспомогательныя службы.

На многихъ желѣзныхъ дорогахъ существуютъ службы, независимыя отъ эксплоатаціи, но въ общемъ тѣсно связанныя съ нею. Что касается британскихъ колоніальныхъ желѣзныхъ дорогъ, то наиважнѣйшими вспомогательными службами на нихъ являются подвозка грузовъ при прибытіи и отправленіи поѣздовъ, буфеты и гостинницы для пассажировъ (во многихъ случаяхъ и для публики вообще) и служба пароходства, связанная съ желѣзной дорогою. Разъ существуютъ подобныя службы, то статистика и примѣняемыя средства

контроля для нихъ въ общемъ должны быть тѣ же, что и при желѣзнодорожной службѣ въ тѣсномъ смыслѣ.

Расходы по подвозкѣ грузовъ составляются обыкновенно по статьямъ, тщательно подобраннымъ для каждой станціи, и статистическія таблицы даютъ расходъ на каждую подвезенную тонну. Относительно буфетовъ и гостинницъ надо сказать, что здѣсь примѣняется статистика, которую ведутъ лица, занимающіяся этими предпріятіями и внѣ желѣзнодорожной службы. Мнѣ была доставлена интересная таблица, дающая сравнительныя цифры по разнымъ дорогамъ доходовъ, расходовъ, чистаго дохода и процентнаго отношенія прибыли въ каждомъ станціонномъ буфетѣ, съ отдѣльнымъ указаніемъ доходовъ и расходовъ на кушанья и спиртные и другіе напитки, табакъ, сигары, папиросы и др. Для вагоновъ-ресторановъ доходъ, расходъ и чистый доходъ показаны по каждому вагону отдѣльно, съ указаніемъ средней стоимости поданнаго кушанья.

Что касается до статистики службы пароходовъ, то таковая обыкновенно составляется на тѣхъ же общихъ основаніяхъ, какъ и отчеты пароходныхъ обществъ.

з) Другія статистическія таблицы.

Личный составъ. Соціальное положеніе.

Независимо отъ таблицъ, показывающихъ число и вознагражденіе, а также и среднее содержаніе личнаго состава въ разныхъ вышеупомянутыхъ службахъ, казенныя желѣзныя дороги почти всегда даютъ значительное количество свѣдѣній о соціальномъ положеніи служащихъ. Значеніе этихъ свѣдѣній, конечно, очень велико для экономиста, но и для лицъ, стоящихъ во главѣ управленія сѣти, они также могутъ представить интересъ. Слѣдующія таблицы между прочимъ составляются нѣкоторыми колоніальными желѣзными дорогами:

Статистика соціальнаго положенія личнаго состава, указывающая національность, возрастъ, семейное положеніе (холостъ или женатъ), среднее жалованіе въ день или въ мѣсяцъ или въ годъ для каждой должности, присоединяющая къ этому сравненіе съ предыдущими годами.

Статистика, указывающая для каждой должности количество служащихъ, занятыхъ къ началу разсматриваемаго періода, новыя назначенія, освободившіяся мѣста (съ отдѣльнымъ указаніемъ отставокъ, смертей и перемѣщеній) и общій итогъ находящихся на лицо къ концу періода.

Цифры, указывающія оставленіе службы въ процентномъ отношеніи ко всему личному составу, интересны и полезны для организаціи служебнаго персонала, въ особенности въ большихъ управленіяхъ, гдѣ персоналъ достаточно многочисленъ для примѣненія закона среднихъ чиселъ.

Тамъ, гдѣ существуютъ пенсіонныя кассы и другія учрежденія въ интересахъ служащихъ, обыкновенно составляются статистическія таблицы, указывающія степень участія личнаго состава въ этихъ организаціяхъ.

Другія соціальныя условія.

Почти во всѣхъ британскихъ колоніяхъ желѣзныя дороги обязаны представлять отчеты о несчастныхъ случаяхъ на желѣзныхъ дорогахъ. Форма этихъ отчетовъ, въ различныхъ управленіяхъ различна, но лучшимъ способомъ является отдѣльное указаніе слѣдующихъ несчастныхъ случаевъ: а) съ пассажирами; б) съ посторонними лицами; в) со служащими на желѣзной дорогѣ.

Для каждаго разряда указываютъ серьезность случая, различая, напримѣръ, раненыхъ и убитыхъ. Кромѣ того, несчастные случаи группируются насколько возможно по ихъ характеру и по причинамъ, вызвавшимъ ихъ.

Глава третья.

Однообразная группировка расходовъ по эксплоатаціи.

Государствами и странами англійской національности было сдѣлано три удачныя попытки ввести однообразную группировку расходовъ по эксплоатаціи для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ. Во всѣхъ этихъ случаяхъ группировка была либо установлена добровольно, либо вмѣнена въ обязанность правительствомъ.

Первая однообразная группировка была установлена на англійскихъ желѣзныхъ дорогахъ актомъ Парламента. Общепризнано даже въ Англіи, что таковая недостаточна и нераціональна и даже въ данный моментъ вопросъ о ея пересмотрѣ сдѣлался предметомъ изученія королевской комиссіи, отчетъ которой будетъ опубликованъ.

Второй способъ группировки былъ установленъ Индійскимъ правительствомъ для желѣзныхъ дорогъ Индіи. Эта группировка (хотя и болѣе подробная) является во многихъ пунктахъ воспроизведеніемъ англійскаго образца.

Третья полная группировка опубликована въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки Междуштатной Торговой Комиссіей и имѣетъ силу закона. Съ точки зрѣнія подробностей, заключающихся въ ней, (какъ и слѣдовало ожидать по положенію, занимаемому Соединенными Штатами въ развитіи желѣзнодорожной сѣти) она гораздо полнѣе двухъ предыдущихъ.

Изучая вопросъ, которую изъ группировокъ расходовъ по эксплоатаціи можно бы признать заслуживающей всеобщаго примѣненія, необходимо считаться съ работами, сдѣланными по иниціативѣ Междуштатной Торговой Комиссіи по поводу группировки, принятой теперь всѣми желѣзными дорогами Соединенныхъ Штатовъ.

Главное различіе между американской группировкой, съ одной стороны, и англійской и индійской, съ другой, состоитъ въ слѣдующемъ:

1) Въ Америкѣ проведена точная и ясная демаркаціонная линія между:

а) расходами по эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, и

б) расходами по вспомогательнымъ операціямъ желѣзныхъ дорогъ.

2) Въ Америкѣ расходы по содержанію паровозовъ и подвижного состава не сливаются съ расходами по тягѣ.

3) Расходы по перевозкѣ не смѣшиваются въ Америкѣ съ „расходами по движенію“ (trafic *).

4) Въ Америкѣ постоянно дѣлаются предварительные вычеты, чтобы зачесть въ расходы по эксплоатаціи приблизительное обезцѣниваніе различныхъ статей актива. Необходимые расходы для возмѣщенія этихъ элементовъ вычитаются изъ амортизаціоннаго фонда, насколько они покрываются поступленіями въ кредитъ этого фонда; сальдо заносится въ расходы по экспоатаціи.

*) Выраженіе „расходы по перевозкѣ“ (trafic) употреблено въ томъ смыслѣ, который ему придается въ Америкѣ.

5) Американская группировка ясно указываетъ статью за статьей не только все то, что должно быть занесено въ расходы по эксплоатаціи, но и разрядъ и характеръ тѣхъ расходовъ, которые должны быть занесены въ счетъ первоначальнаго устройства, а также и въ другіе счета.

Различіе въ важнѣйшихъ подраздѣленіяхъ классификаціи расходовъ показано въ нижеслѣдующей таблицѣ:

Главныя подраздѣленія расходовъ по эксплоатаціи.

Соед. Штаты Сѣв. Америки (225.000 миль) (362.000 килом.)	Великобританія. (24.000 миль) (38.600 килом.)	Британская Индія (29.000 миль) (46.700 килом.)	Типичная колоніальная британская жел. дорога.	Франція (30.000 миль) (48.300 килом.)
Содержаніе пути и сооруженій.	Содержаніе пути и сооруженій.	Содержаніе пути, сооруженій и станцій.	Содержаніе пути, сооруженій и станцій.	Служба пути.
Содержаніе тяги и подвижного состава.	Служба тяги.	Служба тяги.	Служба тяги.	Служба тяги и подвижного состава.
	Ремонтъ и обновленіе пассажир. и товарныхъ вагоновъ.	Расходъ по службѣ пассаж. и товарныхъ вагоновъ.	Расходъ по службѣ пассаж. и товарныхъ вагоновъ.	
Расходы по движенію.	Служба эксплоатаціи.	Служба эксплоатаціи.	Служба эксплоатаціи.	Служба эксплоатаціи.
Расходы по перевозкѣ.				
Общіе расходы.	Общіе расходы.	Общіе расходы.	Общіе расходы.	Общее управленіе.
	Пошлины и сборы.	Служба пароходовъ.		
	Государственные налоги.	Спеціальные и разные расходы.		
	Вознагражденія.			
	Судебныя издержки и расходы по веденію дѣлъ въ парламентѣ.			
	Разные расходы.			
	Расходы непредвидѣнные.			

Изъ этой таблицы видно, что главныя подраздѣленія американской группировки указываютъ стоимость главныхъ службъ эксплоатаціи желѣзной дороги, а именно:

Отдѣлы расходовъ американскихъ желѣзныхъ дорогъ.

1) Содержаніе пути съ его принадлежностями и необходимыхъ зданій для этой службы.

2) Содержаніе паровозовъ и подвижного состава, необходимыхъ для перевозки.

3) Расходы, необходимые для движенія.

4) Расходы, посредственно или непосредственно связанные съ перевозкой въ тѣсномъ смыслѣ, какъ напр., расходы по службѣ поѣздовъ и станцій.

5) Общіе расходы.

Что касается статей 1 и 5, то онѣ находятся въ соотвѣтствіи съ принятою большинствомъ не сѣверо-американскихъ желѣзныхъ дорогъ группировкою; другими словами, №№ 1 и 5 въ данный моментъ являются главными подраздѣленіями расходовъ, примѣняющимися въ желѣзнодорожномъ мірѣ.

Вмѣсто №№ 2, 3 и 4 большинство не сѣверо-американскихъ желѣзныхъ дорогъ заносятъ свои расходы въ слѣдующія главные отдѣлы:

а) Служба тяги. Въ этотъ отдѣлъ входитъ содержаніе паровозовъ (№ 2 у американцевъ) и расходы по тягѣ паровозовъ (№ 4 у американцевъ).

б) Расходы на пассажирскіе и товарные вагоны. Въ этотъ отдѣлъ входитъ содержаніе подвижного состава (№ 2 у американцевъ) и расходы по тягѣ этого подвижного состава (№ 4 у американцевъ).

в) Расходы по перевозкѣ. Въ этотъ отдѣлъ входятъ необходимые издержки по движенію (№ 3 у американцевъ) и расходы по служебному персоналу станцій и другихъ агентовъ (№ 4 у американцевъ).

Однообразіе въ вѣдомостяхъ расходовъ могло бы легко быть достигнуто, если бы придерживались слѣдующей группировки:

1) Подраздѣленія, общія для большинства управленій.

2) Раздѣленіе статей для тѣхъ отдѣловъ, которые различно разсматриваются: а) сѣверо-американскими желѣзными дорогами и б) другими желѣзными дорогами.

Въ эту группировку входили бы слѣдующіе отдѣлы:

1) Содержаніе пути, сооруженій и зданій.

2) Содержаніе тяги и подвижного состава.

3) Расходы по перевозкѣ и по движенію:

а) расходы по тягѣ и перевозочнымъ средствамъ (паровозы и вагоны),

б) служащіе на станціяхъ и другіе служащіе по эксплоатаціи,

в) расходы по организаціи движенія и др.

4) Общіе расходы.

Въ вышеизложенномъ спискѣ соединенные №№ 3 а) и 3 б) соотвѣтствовали бы „расходамъ по перевозкѣ“ группировки Соединенныхъ Штатовъ и №№ 2 и 3 а) „службѣ тяги“ и „расходамъ по пассажирскимъ и товарнымъ вагонамъ“ другихъ группировокъ.

Слабою стороною подобной группировки является то, что въ ней заключается компромиссъ и какъ большинство компромиссовъ онъ не вполнѣ удовлетворяетъ требованіямъ тѣхъ, которые привыкли пользоваться исключительно той или другой группировкой. По мнѣнію каждаго американскаго начальника желѣзной дороги, было бы крайне ретроградною мѣрою измѣнить существующую американскую группировку, показывая отдѣльно расходы отдѣленій, не входящихъ въ общую организацію американскихъ желѣзныхъ

дорогъ, какъ это практикуется въ государствахъ, слѣдующихъ англійскому обычаю; я имѣю въ виду службу тяги (вѣдѣніе которой распространяется на машинистовъ, кочегаровъ и служащихъ въ депо) и службу движенія (станціонный персоналъ, служащіе поѣздовъ и др.).

Съ другой стороны, начальники жел. дорогъ въ другихъ государствахъ обыкновенно получаютъ свѣдѣнія о расходахъ каждаго отдѣленія организаціи, которою они управляютъ, и необходимо, чтобы передѣлка статей расходовъ представляла громадный интересъ, чтобъ они могли рѣшиться на такой шагъ.

Съ точки зрѣнія ясности и раціональности, главные отдѣлы американской группировки расходовъ почти не оставляютъ желать лучшаго и трудно найти аргументъ противъ превосходства этой группировки надъ всѣми остальными нами разсмотрѣнными. Можно задать вопросъ, является ли американская группировка въ цѣломъ пріемлемой въ данный моментъ; если нѣтъ, то выше предложенный компромиссъ, намъ кажется единственнымъ средствомъ, дающимъ возможность дѣлать сравненія съ американскими желѣзными дорогами.

Мы до сихъ поръ говорили лишь о главныхъ отдѣлахъ (или главныхъ подраздѣленіяхъ) расходовъ по эксплоатаціи. Для малыхъ желѣзныхъ дорогъ, понятно, не требуется столь подробной группировки расходовъ, для нихъ будетъ достаточно и слѣдующихъ подраздѣленій:

1. Содержаніе пути, сооруженій и зданій.
2. Содержаніе подвижного состава (тяга и перевозка).
3. Расходы по перевозкѣ и движенію.
4. Общіе расходы.

Для большихъ сѣтей, напротивъ, не могло бы быть дѣйствительнаго контроля безъ подраздѣленія главныхъ отдѣловъ. Такой подробный анализъ могъ-бы быть основанъ на существующемъ подраздѣленіи самыхъ работъ, такъ какъ, несмотря на всѣ возможныя измѣненія въ организаціи, упомянутое раздѣленіе остается тѣмъ-же.

Въ приложеніяхъ къ этому докладу *) мы старались показать въ каждомъ главномъ отдѣлѣ расходовъ по эксплотаціи всѣ статьи, которыя, казалось бы, могутъ сдѣлаться общепринятыми. Въ третьемъ столбцѣ мы даемъ еще болѣе мелкія подраздѣленія для желѣзныхъ дорогъ, желающихъ имѣть болѣе подробныя свѣдѣнія въ отчетахъ о расходѣ.

Намѣченная группировка—смѣшанная, она основана, главнымъ образомъ, на американской практикѣ, съ нѣкоторыми измѣненіями и добавленіями практики южно-американской (Буэносъ-Айресъ, Великая Южная жел. дор.), французской, британской и британскихъ колоній.

Мы имѣемъ въ виду лишь расходы по эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, т. е. общій необходимый расходъ по содержанію въ хорошемъ состояніи актива желѣзной дороги и по усиленію службы перевозки, въ противоположность расходамъ по прочимъ операціямъ (называемымъ въ Америкѣ Outside Operations), которыя очень часто вѣдаются желѣзными дорогами, но также часто предоставляются отдѣльнымъ обществамъ.

*) Смотри главу пятую.

Расходы по второстепеннымъ службамъ.

Говоря о группировкѣ расходовъ по эксплоатаціи, необходимо особо упомянуть о нѣкоторыхъ общихъ службахъ, болѣе или менѣе тѣсно связанныхъ съ эксплоатаціей желѣзныхъ дорогъ, какъ-то:

Служба запасныхъ матеріаловъ.

Общія мастерскія.

Освѣщеніе и электрическая энергія.

Санитарная служба.

Если общій расходъ по эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ долженъ быть записанъ по главнымъ статьямъ, то мы считаемъ, что расходы по вышеупомянутымъ вспомогательнымъ службамъ должны быть распредѣлены на твердыхъ началахъ между этими главными статьями расходовъ, въ соотвѣтствіи съ услугами, оказанными каждому главному отдѣлу службы. Пока не будетъ достигнуто однообразіе въ обработкѣ статистики расходовъ, до тѣхъ поръ невозможны сравненія между разными желѣзными дорогами. Абсолютное однообразіе въ группировкѣ расходовъ въ этихъ отдѣльныхъ отчетахъ несущественно въ данный моментъ, хотя и желательно.

Не безполезно вести отдѣльныя вѣдомости расходовъ по страхованію отъ огня и другимъ страхованіямъ, а также по взносамъ въ пенсіонныя кассы, въ кассы попечительства и др. и распредѣлять эти расходы по главнымъ статьямъ расходовъ по эксплоатаціи, и если возможно—опредѣлить общій расходъ по каждой главной статьѣ.

Другіе вопросы, касающіеся расходовъ по эксплоатаціи.

Другіе вопросы, тѣсно связанные съ группировкою расходовъ, вытекаютъ изъ разныхъ способовъ занесенія въ отчеты: а) содержанія жилищъ, персонала, недвижимаго имущества и проч.; б) пониженія цѣнности актива; в) расходовъ по первоначальному устройству и расходовъ по улучшеніямъ.

Для облегченія изслѣдованія вопроса о наилучшемъ способѣ распредѣленія этихъ расходовъ я дамъ ниже образцы, примѣняемые Центральными южно-африканскими желѣзными дорогами и заимствованные у большихъ сѣтей южной Америки:

а) Вся прибыль (или убытокъ), по счету недвижимаго имущества, заносится въ счетъ чистаго дохода. Весь доходъ или расходъ по жилищамъ или другимъ зданіямъ, за которыя управленіе могло получить доходъ по найму, заносится въ особый счетъ, называемый недвижимымъ имуществомъ. Подъ этими зданіями понимаются: жилища, сданныя въ наемъ служащимъ или другимъ лицамъ и за которыя уплата по найму производится живущими; жилища, сданныя въ наемъ служащимъ или другимъ лицамъ и за которыя уплата по найму производится казною; зданія, занятыя службою по подвозкѣ товаровъ; зданія, занятыя службою буфетовъ и гостинницъ. Недвижимыя имущества.

Въ доходы входятъ: весь доходъ по найму и суммы поступившія за воду, санитарныя услуги и другія (если жилище занимается служащими безвозмездно, то стоимость найма заносится въ счетъ той службы, на которой служащій состоитъ). Въ расходы входятъ: издержки по содержанію, водоснабженіе, санитарныя учрежденія, пошлины и налоги, страхованіе отъ огня, обезцѣниваніе актива и проч.

Обезцѣниваніе актива.

б) Суммы, указывающія обезцѣниваніе, заносятся въ дебетъ расходовъ по эксплоатаціи, и въ кредитъ фонда возобновленія—до момента, когда явится необходимость обновить различныя части актива. Слѣдующій примѣръ послужитъ объясненіемъ примѣненія различныхъ фондовъ по обезцѣниванію.

Паровозъ, купленный за 5.000 фунтовъ (125.000 франковъ) при открытіи желѣзной дороги, пущенъ въ ходъ 1-го января 1908 г. Продолжительность его работоспособности опредѣляется двадцатью годами. Каждый годъ (кромѣ расходовъ по всѣмъ починкамъ) двадцатая часть первоначальной стоимости заносится въ дебетъ расходовъ по эксплоатаціи въ статью „содержаніе паровозовъ" (обезцѣниваніе) и въ кредитъ фонда „возобновленія паровозовъ". Къ 31 декабря 1927 г. въ этомъ фондѣ окажется сальдо - кредитъ въ двадцать разъ 250 фунтовъ = 5.000 фунтовъ (двадцать разъ 6.250 фр. = 125.000 фр.). Первоначальный паровозъ теперь совершенно изношенъ, его цѣнность, какъ стараго матеріала, равняется 300 фунтамъ (7.500 фр.). Взамѣнъ стараго паровоза пріобрѣтается новый, причемъ дѣлаются слѣдующія передвиженія суммъ по книгамъ: одинъ элементъ актива въ 5.000 фунтовъ (125.000 франковъ) исчезъ: съ этого момента счетъ первоначальнаго устройства кредитованъ 5.000 фунтами, а фондъ возобновленія дебитованъ на ту же сумму. Въ моментъ покупки новаго паровоза стоимостью, напримѣръ, въ 6.000 фунтовъ стерл. (150.000 фр.), эта сумма заносится сейчасъ же въ счетъ первоначальнаго устройства. Что касается цѣнности стараго паровоза, какъ матеріала, то полезно кредитовать фондъ возобновленія полученною суммою (за вычетомъ расходовъ по сломкѣ и продажѣ); въ дѣйствительности это сводится къ новому взносу по обезцѣниванію.

Если паровозъ замѣняется новымъ по истеченіи всего 10 лѣтъ (т. е. за 10 лѣтъ до окончанія срока его предполагаемой службы), то придется занести въ счетъ расходовъ по эксплоатаціи обезцѣниваніе паровоза за остающіяся 10 лѣтъ. Если, напротивъ, онъ прослужилъ бы 50 лѣтъ (т. е. 30 лѣтъ болѣе предназначеннаго срока), то никакое обезцѣниваніе не заносилось бы въ этотъ счетъ за послѣднія 30 лѣтъ.

Всѣ элементы актива желѣзной дороги (и вспомогательной службы), подверженные обезцѣниванію, разсматриваются такъ же; пропорціональная доля, вычитаемая за обезцѣниваніе, основана на предполагаемомъ срокѣ работоспособности. Всѣ необходимыя суммы для возмѣщенія получаются путемъ переносовъ изъ разныхъ фондовъ возобновленія.

Само собою понятно, что однообразіе въ обезцѣниваніи матеріала необходимо въ качествѣ предпосылки для полезныхъ сравненій между двумя и болѣе сѣтями желѣзныхъ дорогъ. Въ настоящее время нѣкоторыя управленія вычитываютъ изъ текущихъ расходовъ по эксплоатаціи необходимыя суммы для возобновленія элементовъ актива, которые не могутъ больше служить, и по общему правилу, они не дѣлаютъ при этомъ никакого различія въ своихъ счетахъ между обыкновенными расходами по эксплоатаціи и расходами по возмѣщенію. Вслѣдствіе этого, не только невозможно сравненіе съ результатами эксплоатаціи другихъ желѣзныхъ дорогъ, которыя вычитываютъ указанные спеціальные расходы изъ фондовъ возобновленія, но этотъ способъ чрезвычайно затрудняетъ и сравненіе расходовъ по эксплоатаціи одной и той же желѣзной дороги, въ періоды, когда было мало обновленій.

съ періодами, когда пришлось ихъ сдѣлать очень много. Этотъ способъ дѣйствія вреденъ, по нашему мнѣнію, и для управленія и для капиталистовъ, давшихъ необходимыя средства для нуждъ желѣзныхъ дорогъ.

Расходы по первоначальному устройству и расходы по улучшеніямъ.

в) На Центральныхъ южно-африканскихъ желѣзныхъ дорогахъ расходы по пріобрѣтенію совершенно новаго матеріала заносятся въ счетъ по первоначальному устройству; также и расходы по улучшенію и дополненію, имѣющіе тенденцію увеличить доходъ или уменьшить расходы по эксплоатаціи. Отдѣльныя вѣдомости ведутся для расходовъ по первоначальному устройству для: а) желѣзной дороги въ тѣсномъ смыслѣ; б) недвижимыхъ имуществъ (жилыхъ домовъ и проч.); в) машинъ и инструментовъ въ мастерскихъ; г) службы подвозки и д) службы буфетовъ; послѣднія двѣ службы умѣютъ собственные счета расходовъ по первоначальному устройству.

Для четырехъ послѣднихъ статей всѣ расходы, касающіеся улучшеній или добавленій, заносятся въ счетъ первоначальнаго устройства; только незначительныя суммы заносятся въ расходы по эксплоатаціи.

Что касается желѣзныхъ дорогъ въ тѣсномъ смыслѣ, то расходы по улучшеніямъ и добавленіямъ заносятся: въ расходы по эксплоатаціи, если сумма не превосходитъ 50 фунтовъ стерлинговъ (1.250 фр.); въ фонды улучшеній, если улучшеніе не состоитъ въ пріобрѣтеніи совершенно новаго матеріала для увеличенія дохода и уменьшенія расхода.

Значеніе однообразія въ обработкѣ расходовъ по улучшенію такъ тѣсно связано съ вопросомъ, трактуемымъ въ этомъ докладѣ, что послѣдній былъ бы не полонъ, если бы мы не обратили вниманія на то обстоятельство, что существуетъ значительная разница въ практикѣ британскихъ колоніальныхъ желѣзныхъ дорогъ по этому вопросу.

Глава четвертая.

Заключеніе докладчика.

Основанія статистики эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ.

Большинство статистическихъ свѣдѣній, составляемыхъ желѣзными дорогами британскихъ колоній, подходятъ подъ одинъ изъ слѣдующихъ двухъ типовъ:

1) Таблицы или вѣдомости (считая и тѣ, которые даютъ лишь приблизительныя цифры), составляемыя достаточно своевременно, чтобы оказать дѣйствительныя услуги агентамъ эксплоатаціи и главѣ исполнительнаго органа управленія.

2) Статистическія свѣдѣнія болѣе точнаго характера, составленіе которыхъ требуетъ уже болѣе времени и которыя для организаціи текущихъ дѣлъ эксплоатаціи иногда имѣютъ меньшее значеніе, чѣмъ для изслѣдованія общихъ полученныхъ результатовъ, тенденцій и вліяній, обнаруженныхъ цифрами, и которыя служатъ управленію руководящимъ началомъ въ вопросахъ административныхъ и финансовыхъ.

Лучшій критерій для опредѣленія цѣнности различнаго рода статистическихъ свѣдѣній—это ихъ полезность. Деньги, истраченныя на составленіе свѣдѣній, негодныхъ ни для нуждъ эксплоатаціи, ни для руководства управленіемъ дороги въ будущемъ, являются совершенно непроизводительнымъ расходомъ.

Что касается британскихъ колоніальныхъ желѣзныхъ дорогъ, то собираемыя ими статистическія свѣдѣнія мѣняются понятно, въ соотвѣтствіи, съ мѣстными условіями и нуждами, но принципъ полезности принятъ вездѣ.

Я придерживаюсь того мнѣнія, что точная статистика имѣла бы гораздо большее значеніе, если бы господствовало однообразіе въ способахъ подсчетовъ и если бы всѣ управленія, принимающія участіе въ Конгрессѣ, вошли въ соглашеніе по нѣкоторымъ пунктамъ, какъ напримѣръ, относительно способа вычисленія длины пути, открытаго для движенія, пробѣга поѣздовъ, пробѣга вагоновъ, тонно-миль и другихъ единицъ, употребляемыхъ въ статистикѣ.

Во всякомъ случаѣ, однообразіе главныхъ элементовъ статистики и созданіе нормальной группировки данныхъ, входящихъ въ таблицы, по плану, одобренному Конгрессомъ и могущему быть вообще принятымъ, повысили бы во многомъ цѣнность статистики различныхъ желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ это дастъ возможность каждому управленію дѣлать сравненія съ результатами эксплоатаціи другого управленія, что безусловно выгодно для всѣхъ заинтересованныхъ дорогъ.

Однообразная группировка расходовъ по эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ.

На британскихъ колоніальныхъ желѣзныхъ дорогахъ не существуетъ однообразія въ группировкѣ расходовъ по эксплоатаціи; въ британской Индіи, однако, группировка одинакова для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ.

Вообще, надо сказать, что эта группировка взята съ англійскихъ образцовъ, съ добавленіями и измѣненіями, которыя казались необходимыми по мѣстнымъ условіямъ, но разница въ способахъ подсчетовъ и въ статьяхъ группировки такъ велика, что сравненіе одной желѣзной дороги съ другой можетъ повести къ ошибочнымъ выводамъ, если только оно вообще возможно.

Установленіе типичной группировки расходовъ по эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ и соглашеніе относительно способовъ обработки расходовъ по: а) обновленію, б) улучшенію, в) счету первоначальнаго устройства, г) добавочныхъ службъ (какъ-то—буфеты), связанныхъ съ желѣзными дорогами,—имѣли бы громадное значеніе не только для британскихъ колоніальныхъ желѣзныхъ дорогъ, но и для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ всего свѣта.

Глава пятая.

Приложенія.

Основанія статистики эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ.

1) Образцы счетовъ по первоначальному устройству и баланса.

2) Образцы счетовъ валового дохода, чистаго дохода и счета по распредѣленію.

3) Образцы статистическихъ таблицъ, составляемыхъ британскими колоніальными желѣзными дорогами.

4) Отвѣты нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогъ на вопросы, касающіеся статистики, признанной наиболѣе полезной для нуждъ эксплоатаціи.

Однообразная группировка расходовъ по эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ.

5) Проектъ однообразной группировки расходовъ по эксплоатаціи.

6) Отвѣты нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогъ на вопросы о способѣ занесенія суммъ на погашеніе матеріала.

7) Отвѣты на вопросы относительно способа обработки данныхъ о расходахъ по улучшеніямъ.

Приложеніе № 1.

Счетъ по первоначальному устройству. Доходы и расходы къ 30 іюня 1909 г.

Р А С Х О Д Ы.	Операціон. годъ, оканчивающійся 30 іюня 1909 г.	Предшествующій 30 іюня 1908 г.	Всего къ 30 іюня 1909 г.
1. Линіи открытыя для движенія:			
а) Путь и сооруженія			
б) Сигналы и телеграфъ			
в) Устройства и машины			
г) Зданія:			
1. Станціи и другія зданія эксплоатаціи			
2. Мастерскія и склады			
3. Другія зданія (бюро и проч.)			
е) Подвижной составъ:			
1. Паровозы			
2. Пассажирскіе вагоны			
3. Товарные вагоны			
2. Строящіяся линіи			
Всего			
3. Линіи, эксплоатируемыя другими управленіями			
4. Службы вспомогательныя:			
а) Недвижимое имущество			
б) Служба буфетовъ			
в) „ перевозчиковъ			
г) Каменноугольные склады и пр. и пр.			
5. Банковые расходы и другіе общіе расходы			
Общій итогъ			
Сальдо			
£			

Д О Х О Д Ы.	Операціон. годъ, оканчивающійся 30 іюня 1909 г.	Предшествующій 30 іюня 1908 г.	Всего къ 30 іюня 1909 г.
1. Ссуда, полученная изъ государственной казны, или другіе займы и облигаціи:			
а) б) в) (Указать подробно)			
2. Предварительные вычеты изъ чистаго дохода ж. д.:			
а) б) в) (Указать подробно)			
3. Доходы изъ другихъ источниковъ:			
а) б) в) (Указать подробно)			
£			

Приложеніе № 1 (продолженіе).

Балансъ къ 30 іюня 1909 г.

П А С С И В Ъ.	L.	s.	d.
Счетъ по первоначальному устройству.—Сальдо кредитъ.			
Фонды улучшенія			
„ возобновленія			
„ страхованія			
Пенсіонная касса			
(Дать подробности относительно другихъ спеціальныхъ фондовъ).			
Суммы, состоящія долгомъ другимъ управленіямъ ж. д.			
Различные кредиторы			
Счетъ ремонта (сальдо).			
£			

А К Т И В Ъ.	L.	s.	d.
Деньги въ кассѣ и переходныя			
Портфель цѣнныхъ бумагъ:			
а)			
б)			
в)			
Запасы въ складахъ и переходные			
Суммы, состоящія въ долгу за другими управленіями ж. д.			
Счета по эксплоатаціи			
Другіе счета			
£			

Приложеніе № 2.

Счетъ расходовъ и доходовъ по эксплоатаціи къ 30-му іюня 1909 г.

РАСХОДЫ.	№ Вѣдомости.	Іюнь 1909 г.	Съ 1 іюля 1908 г. по 31 мая 1909 г.	Всего къ 30 іюня 1909 г.
Содержаніе пути, мостовъ, сигналовъ, телеграфа и зданій	1			
Содержаніе подвижного состава	2			
Паровозы				
Вагоны пассажирскіе				
„ товарные				
Расходы по тягѣ и по движенію:				
а) расходы по тягѣ	3			
б) расходы по движенію	4			
в) объявленія	5			
г) возмѣщеніе убытковъ	6			
Общіе расходы	7			
Всего				
Сальдо къ переносу въ счетъ чистаго дохода				
£				

ДОХОДЫ.	Іюнь 1909 г.	Съ 1 іюля 1908 г. по 31 мая 1909 г.	Всего къ 30 іюня 1909 г.
Пассажиры			
Посылки			
Товары и минералы, кромѣ каменнаго угля			
Каменный уголь			
Животныя			
Прочіе			
£			

Счетъ чистаго дохода по эксплоатаціи за операціонный годъ, оканчивающійся 30-го іюня 1909 г.

РАСХОДЫ.	Іюнь 1909 г.	Съ 1 іюля 1908 г. по 31 мая 1909 г.	Всего къ 30 іюня 1909 г.
Проценты по займамъ и капиталамъ, приносящимъ доходъ			
Всего			
Сальдо къ переносу въ счетъ по распредѣленію			
£			

ДОХОДЫ.	Іюнь 1909 г.	Съ 1 іюля 1908 г. по 31 мая 1909 г.	Всего къ 30 іюня 1909 г.
Сальдо, перенесенное изъ счета доходовъ			
Чистый доходъ отъ линій, эксплоатируемыхъ другими управленіями			
Доходы отъ вспомогательныхъ службъ (доковъ, пароходовъ, буфетовъ, недвижимаго имущества и пр.)			
Проценты			
£			

Счетъ по распредѣленію (къ 30-му іюня 1909 г.).

РАСХОДЫ.	Іюнь 1909 г.	Съ 1 іюля 1908 г. по 31 мая 1909 г.	Всего къ 30 іюня 1909 г.
Предварительные вычеты въ пользу фонда по улучшенію			
Предварительные вычеты въ пользу фонда по первоначальному устройству:			
а) расходы по работамъ по первоначальному устройству			
б) погашеніе займовъ			
в) суммы для погашенія займовъ			
Дивидендъ			
Сальдо къ переносу			
£			

ДОХОДЫ.	Іюнь 1909 г.	Съ 1 іюля 1908 г. по 31 мая 1909 г.	Всего къ 30 іюня 1909 г.
Сальдо, перенесенное изъ счета по распредѣленію за предыдущій операціонный годъ			
Прибыль за операціонный годъ, кончающійся 30-го іюня 1909 г. по счетамъ чистаго дохода			
£			
Балансъ			

Приложеніе № 3. (Образецъ 1).

(Желѣзныя дороги Правительства Викторіи).

Таблица, показывающая общую стоимость (безъ подвижного состава), длину, наибольшую высоту, наибольшій уклонъ и среднюю стоимость на каждую милю линіи, а также стоимость подвижного состава, мастерскихъ, бюро и пр., къ 30-му іюня 1907 г.

Линіи.	Длина линій открытыхъ для эксплоатаціи.			Высота уровня рельсовъ.		Наибольшій уклонъ.	Стоимость, безъ подвижного состава, бюро, мастерскихъ и проч.			
	Линіи въ 2 и болѣе колеи.	Линіи въ 1 колею.	Всего.	Максимумъ. Наибольш.	Минимумъ. Наименьш.		Всего.			Средняя на милю.
	Милл.	Милл.	Милл.	Футы.	Футы.	Футы.	£	s	d	£
Отъ Мельбурна до Бендиго, не считая заводовъ	100,89	—	100,89	18	1,902	20 милиметр. на 1 метръ.	4.826.166	7	9	47.836
(Слѣдуютъ другіе участки линіи).										
Общая длина открытая для эксплоатаціи къ 30 іюня 1907 г. .	311,26	3.089,81	3.401,07	—	—	—	—			—
Заводы (Melbourne-Essendon Junction) .	—	—	—	—	—	—	1.603.846	17	5	—
Желѣзнодорожное бюро Spenser Street	—	—	—	—	—	—	161.332	16	6	—
Депо и мастерскія Вильямстоуна	—	—	—	—	—	—	154.054	10	9	—
Депо и мастерскія Ньюпорта	—	—	—	—	—	—	371.294	10	11	—
Счетъ по общимъ постройкамъ (расходы по первоначальному устройству, общіе всѣмъ линіямъ) .	—	—	—	—	—	—	372.127	10	11	—
Подвижной составъ для широкой колеи .	—		—	—	—	—	6.049.415	18	6	—
Подвижной составъ для узкой колеи . .	—	—	—	—	—	—	38.280	10	5	—
Подвижной составъ электрическ. трамвая.	—	—	—	—	—	—	14.304	8	3	—
Общій итогъ .	311,26	3.089,81	3.407,01	—	—	—	11.251.976	6	10	—

(Образецъ № 2).

Центральныя южно-африканскія желѣзныя дороги.

Вѣдомость паровозовъ Общества къ 31-му декабря 1908 г.

Наименованіе.	Имѣющіеся на лицо къ 31 дек. 1907 г.	Въ 1908 г.		Имѣющіеся на лицо къ 31 дек. 1908 г.	Средняя сила тяги.	Средняя стоимость.	Годъ начала службы.	Состояніе.			
		Увеличеніе.	Уменьшеніе.					Хорошее.	Довольно хорошее.	Посредственное.	Устарѣвшаго типа.
14 топнъ Z. A. S. M.	2	—	—	2	—	L 1.715	1889	1	1	—	—
(Затѣмъ слѣдуютъ аналогичныя подробности для всѣхъ типовъ паровозовъ).											

Приложеніе № 3. (Образецъ 3).

Центральныя южно-африканскія желѣзныя дороги.

Таблица, указывающая перевозку грузовъ, по разстояніямъ, на линіяхъ Общества въ 1908 и 1907 гг.

Мѣстная перевозка.

Тарифъ.	Продукты.	Отъ 1 до 10 миль.		Отъ 11 до 25 миль.		Аналогичныя свѣдѣнія для: 26 до 50 миль. 51 „ 100 „ 101 „ 150 „ 151 „ 200 „ 201 „ 300 „ и проч. и проч.
		1908	1907	1908	1907	
Перваго разряда.	Вино и спиртъ					
	Табакъ и сигары					
	Другіе продукты перваго разряда					
	Итогъ для перваго разряда					
Аналогичныя свѣдѣнія для другихъ разрядовъ						

(Образецъ 4).

Таблица, указывающая перевозку главныхъ видовъ продуктовъ, отправляемыхъ изъ морскихъ портовъ въ поясъ конкурренціи съ 1904 по 1908 г.

Перевозка.

Мѣсто отправленія.	Перевозка 1-го разряда.					Аналогичныя свѣдѣнія для другихъ разрядовъ перевозки.
	1904	1905	1906	1907	1908	
Капскіе порты:						
Кантоунъ и доки Табль-Бей. . .	2.402	3.166	2.123	1.646	2.019	
Портъ Елизаветы и Алгоа-Бей. .	12.979	15.767	14.468	13.164	13.795	
Истъ-Лондонъ и Буффало	3.613	3.853	2.533	2.145	2.525	
Всего изъ Капскихъ портовъ	18.994	22.786	19.124	16.955	18.339	
Дурбанъ, Поэнтъ и Береа Родъ .	27.931	32.140	23.262	15.384	14.467	
Делагоа Бей.	5.398	5.964	5.490	4.765	6.115	
Всего. . .	52.323	60.890	47.876	37.104	38.921	

Процентное отношеніе.

Мѣсто отправленія.	Перевозка 1-го разряда.					Аналогичныя свѣдѣнія для другихъ разрядовъ перевозки.
	1904	1905	1906	1907	1908	
Капскіе порты:						
Кантоунъ и доки Табль-Бей. . .	4,6	5,2	4,4	4,4	5,2	
Портъ Елизаветы и Алгоа-Бей. .	24.8	25.9	30,2	35.5	35,4	
Истъ-Лондонъ и Буффало	6,9	6,3	5.3	5,8	6,5	
Всего изъ Капскихъ портовъ .	36.3	37,4	39.9	45,7	47,1	
Дурбанъ, Поэнтъ Береа Родъ .	53,4	52.8	48,6	41,5	37,2	
Делагоа Бей.	10,3	9,8	11,5	12.8	15.7	
Всего. . .	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	

Приложеніе № 3. (Образецъ 5).

Индійскія желѣзныя дороги.

Анализъ результатовъ эксплоатаціи 2-го полугодія 1907 г.

№ по порядку.	ПРЕДМЕТЫ.	2 полугодіе 1907 г.	2 полугодіе 1906 г.
	№ I.		
	Наименованіе эксплоатируемой жел. дороги.		
1	Ширина колеи . . . . . —		
2	Среднее число эксплоатируемыхъ миль . . . . . мили		
3	Число станцій . . . . . число		
4	Общая длина слѣдующихъ уклоновъ:		
	а) 1/50 и менѣе (20 миллиметровъ на 1 метръ и болѣе) . мили		
	б) 19,6 до 12,5 миллиметр. на 1 метръ . . . . . „		
	в) 12,3 „ 10 „ „ 1 „ . . . . . „		
	г) 9,9 „ 5 „ „ 1 „ . . . . . „		
	д) 4,9 „ 3,3 „ „ 1 „		
5	Наибольшій уклонъ		
	№ II.		
	Финансовые результаты.		
6	Процентное отношеніе чистаго дохода (включая службу пароходовъ) къ расходамъ по первоначальному устройству . . . . . %		
7	Процентное отношеніе чистаго дохода къ затраченному капиталу . . . . . %		
	№ III.		
	Расходы по первоначальному устройству, доходы и расходы по эксплоатаціи.		
	(Не включая службу пароходовъ).		
8	Расходъ по первоначальному устройству на милю открытой для движенія линіи . . . . . рупій		
9	Общій доходъ на милю въ недѣлю . . . . . „		
10	Общій расходъ по эксплоатаціи на милю въ недѣлю . „		
11	Общій доходъ на поѣздо-милю . . . . . „		
12	Общій расходъ по эксплоатаціи на поѣздо-милю . . „		
13	Чистый доходъ на поѣздо-милю . . . . . „		
14	Расходъ на 1.000 тонно-миль перевезенныхъ . . . „		
	(Нагрузка и тара).		
15	Отношеніе общихъ расходовъ по эксплоатаціи къ общему доходу или коэффиціентъ эксплоатаціи . . . . . %		
16	Отношеніе общихъ расходовъ по эксплоатаціи къ общему доходу, вычитая изъ обоихъ расходъ по служебнымъ перевозкамъ . . . . . %		
	(Включая службу пароходовъ).		
17	Отношеніе общихъ расходовъ по эксплоатаціи къ общимъ доходамъ (подробности въ VII таб.) . . . . . %		
	№ IV.		
	Распредѣленіе расходовъ между перевозкою большой и малой скорости.		
18	Общій расходъ по эксплоатаціи для перевозки большой и малой скорости, не включая расходовъ по навигаціи и исключивъ доходъ отъ телеграфовъ и прочіе, остатокъ содержитъ лишь уплату другимъ линіямъ за совершенные пробѣги . . . . . рупій		

№ по порядку.	ПРЕДМЕТЫ.	2 полугодіе 1907 г.	2 полугодіе 1906 г.
	Отношенія, полученныя отъ распредѣленія расходовъ по разверсткѣ общихъ тонно-миль (нагрузка и тара).		
19	Большая скорость . . . . . рупій		
20	Товары . . . . . „		
	№ V.		
	Перевозка большой скорости.		
	Валовой доходъ и пробѣгъ.		
21	Доходъ отъ перевозки большой скорости . . . . . рупій		
22	Поѣздо-мили . . . . . число		
23	Средній доходъ на поѣздо-милю . . . . . рупій		
	Единицы и пробѣгъ въ единицахъ.		
	Пробѣгъ единицъ въ тысячахъ.		
24	1-го класса . . . . . пассаж.-мили		
25	2-го „ . . . . . „		
26	3-го „ или средняго . . . . . „		
27	4-го или послѣдняго класса . . . . . „		
28	Общій пробѣгъ пассажировъ . . . . . „		
29	Другія перевозки большой скорости . . тонно-мили		
	Средній доходъ отъ пробѣга въ тысячахъ.		
30	1-го класса . . . . . пій		
31	2-го „ . . . . . „		
32	3-го „ или средняго . . . . . „		
33	4-го или послѣдняго класса . . . . . „		
34	Средній доходъ для четырехъ классовъ . . . . „		
35	Другія перевозки большой скорости по тонно-милямъ . . . . . „		
	Среднее число единицъ въ поѣздѣ . . . . . число		
36	1-го класса . . . . . „		
37	2-го „ . . . . . „		
38	3-го „ или средняго . . . . . „		
39	4-го или послѣдняго . . . . . „		
40	Общее число пассажировъ . . . . . „		
41	Другія перевозки большой скорости . . . . . тонны		
	Вагоны и пробѣгъ вагоновъ.		
	Пробѣгъ вагоновъ большой скорости . . . . . вагоно-мили		
42	1-го класса . . . . . „		
43	2-го „ . . . . . „		
44	3-го „ или средняго класса . . . „		
45	4-го или послѣдняго класса . . . . . „		
46	Другіе вагоны . . . . . „		
47	Багажные вагоны . . . . . „		
48	Всего . . . . . „		
	Среднее число вагоновъ въ пассажирскомъ поѣздѣ . . число.		
49	1-го класса . . . . . „		
50	2-го класса . . . . . „		
51	3-го или средняго класса . . . . . „		
52	4-го или послѣдняго класса . . . . . „		
53	Другіе вагоны . . . . . „		
54	Багажные вагоны . . . . . „		
55	Всего. . . . . „		

Примѣчаніе. Пробѣгъ пассажировъ имѣетъ основаніемъ кратчайшее разстояніе; пробѣгъ поѣздовъ и вагоновъ—путь дѣйствительно ими совершенный.

№ по порядку.	ПРЕДМЕТЫ.	2 полугодіе 1907 г.	2 полугодіе 1906 г.
	Средній доходъ отъ вагона большой скорости на 1 милю.		
56	1-го класса . . . . . ній.		
57	2-го класса . . . . . „		
58	3-го или средняго класса . . . . . „		
59	4-го или послѣдняго класса . . . . . „		
60	Другіе вагоны. . . . . „		
	Подъемная способность на 1 милю [не включая тормазныхъ вагоновъ (fourgons-freins)] . . . . . мѣстъ.		
61	1-го класса . . . . . „		
62	2-го класса . . . . . „		
63	3-го или средняго класса . . . . . „		
64	4-го или послѣдняго класса . . . . . „		
65	Другіе вагоны. . . . . тоннъ.		
	Отношеніе нагрузки къ подъемной способности . . .		
66	1-го класса . . . . . %		
67	2-го класса . . . . . „		
68	3-го класса или средняго . . . . . „		
69	4-го или послѣдняго класса . . . . . „		
70	Другіе вагоны. . . . . „		
	Пробѣгъ поѣздовъ и тонно-мили:		
	Тонно-мили брутто всѣхъ поѣздовъ большой скорости.		
71	Нагрузка. . . . . тонно-мили.		
72	Тара. . . . . „		
73	Всего . . . . . „		
	Средній вѣсъ поѣзда большой скорости.		
74	Нагрузка . . . . . тонно-мили.		
75	Тара . . . . . „		
76	Всего . . . . . „		
	Расходы по тягѣ и прибыль.		
77	Средній расходъ по тягѣ 1 поѣзда большой скорости на 1 милю . . . . . рублей.		
78	Средній расходъ по тягѣ 1 вагона большой скорости съ нагрузкою на 1 милю . . . . . ній.		
	Средній расходъ по тягѣ единицы перевозки большой скорости на 1 милю.		
79	На единицу пассажировъ . . . . . ній.		
80	На тонну другой перевозки . . . . . „		
81	Средняя прибыль отъ тяги 1 поѣзда большой скорости на 1 милю . . . . . рублей.		
	Средняя прибыль отъ тяги 1 вагона большой скорости на 1 милю.		
82	1-го класса . . . . . ній.		
83	2-го „ . . . . . „		
84	3-го или средняго класса . . . . . „		
85	4-го или послѣдняго класса . . . . . „		
86	Другіе вагоны . . . . . „		
	Средняя прибыль по тягѣ единицы перевозки большой скорости на 1 милю.		
87	На единицу пассажировъ . . . . . ній.		
88	На тонну другой перевозки. . . . . „		

Примѣчаніе. Тонно-мили основаны на кратчайшемъ пути, пробѣгъ поѣздовъ и вагоновъ на дѣйствительно пройденномъ пути.

№ по порядку.	ПРЕДМЕТЫ.	2 полугодіе 1907 г.	2 полугодіе 1906 г.
	№ VI.		
	Перевозка малой скорости.		
	Валовой доходъ и пробѣгъ поѣздовъ:		
89	Доходъ отъ перевозки малой скорости . . . . . рублей		
90	Поѣздо-мили . . . . . число		
91	Средній доходъ на поѣздо-милю . . . . . рублей		
	Единицы и пробѣгъ по единицамъ:		
92	Тонны перевезенныхъ товаровъ на 1 милю . . . тонно-мили		
93	Средняя сумма, полученная съ пробѣга тонно-мили . . ній		
94	Среднее число тоннъ на каждый поѣздъ . . . . . тонны		
	Вагоны и пробѣгъ вагоновъ.		
	Пробѣгъ вагоновъ малой скорости:		
95	Нагруженные вагоны . . . . . вагоно-мили		
96	Порожніе вагоны . . . . . „		
97	Тормазные вагоны (fourgons-freins) . . . . . „		
98	Всего . . . . . „		
	Среднее число вагоновъ на поѣздъ малой скорости:		
99	Вагоны . . . . . число		
100	Полувагоны . . . . . „		
101	Всего . . . . . „		
102	Средній доходъ съ вагоно-мили (не считая тормазныхъ вагоновъ) . . . . . ній		
103	Подъемная способность на 1 милю (не считая тормазныхъ вагоновъ) . . . . . тонны		
104	Отношеніе перевозимыхъ грузовъ къ подъемной способности, ... %		
105	Средняя нагрузка 1 вагона (принимая во вниманіе нагруженные вагоны и порожніе) . . . . . тонны		
106	Средняя нагрузка вагона нагруженнаго . . . . . „		
	Вѣсъ поѣздовъ и тонно-мили.		
	Тонно-мили брутто всѣхъ товарныхъ поѣздовъ		
107	Нагрузка . . . . . тонны		
108	Тара . . . . . „		
109	Всего . . . . . „		
	Средній вѣсъ товарныхъ поѣздовъ.		
110	Нагрузка . . . . . „		
111	Тара . . . . . „		
112	Всего . . . . . „		
	Расходы по тягѣ и прибыль.		
113	Средній расходъ по тягѣ 1 товарнаго поѣзда . . . . рублей		
114	„ „ „ „ 1 вагона съ нагрузкою на 1 милю, ній		
115	„ „ „ „ 1 тонны на 1 милю . . . . „		
115a	„ „ „ „ 1 „ „ 1 „ включая процентъ на расходъ по первоначальному устройству открытыхъ линій, по таксѣ 5% въ годъ . . . . . ній		
116	Средняя прибыль по тягѣ 1 товарнаго поѣзда на 1 милю . рублей		
117	„ „ „ „ 1 вагона съ нагрузкою на 1 милю . ній		
118	„ „ „ „ на 1 тонну и на 1 милю . . . ній		

Примѣчаніе. Тонно-мили основаны на кратчайшемъ разстояніи; пробѣгъ поѣздовъ и вагоновъ на разстояніи дѣйствительно пройденномъ.

Приложеніе № 3. (Образецъ 6).

(Южная Австралія).

Перечень расходовъ по содержанію каждой сѣти сравнительно съ тремя предыдущими годами.

Наименованіе сѣти и ширина колеи.	Годъ.	Мили одноколейнаго пути.		Мили побочной колеи.		Ремонтъ обыкновенный и текущій. Расходъ на 1 милю одноколейнаго пути, включая побочныя колеи.			Ремонтъ обыкновенный и текущій. Расходъ на 1 милю одноколейнаго пути, безъ побочной колеи.			Ремонтъ особенный и обновленіе. Расходъ на 1 милю одноколейнаго пути, включая побочную колею.			Ремонтъ особенный и обновленіе. Расходъ на 1 милю одноколейнаго пути, безъ побочной колеи.			Среднее число служащихъ на 1 милю, включая побочныя колеи. Высшіе чины.	Рабочіе на службѣ.	Желѣзнодор. сторожа.	Ремонтные рабочіе.	Черноработчіе.	Всего.
		M.	C.	M.	C.	L.	s.	d.	L.	s.	d.	L.	s.	d.	L.	s.	d.						
5 футовъ 3 дюйма (1,600 метр.).																						
Портъ и Сѣверная	1905	247	74	70	78	106	16	2	113	3	1	14	8	10	18	11	6	0,03	0,13	0,10	0,31	0,17	0,74
	1906	247	74	70	78	113	3	1	145	10	11	35	6	2	45	8	4	0,03	0,11	0,11	0,31	0,22	0,78
	1907	247	74	70	78	108	10	4	139	9	6	224	16	3	289	3	5	0,03	0,32	0,10	0,31	0,99	1,75
	1908	247	74	70	78	127	6	4	163	15	3	248	15	11	320	0	5	0,03	0,37	0,11	0,30	1,09	1,90

(Аналогичныя свѣдѣнія для другихъ участковъ).

Приложеніе № 3. (Образецъ 7).

(Казенныя желѣзныя дороги Восточной Австраліи).

Расходы по тягѣ для главныхъ типовъ паровозовъ въ 1905, 1906, 1907 и 1908 гг.

Типъ.	Мѣсто происхожденія.	Годъ начала службы.	Средній пробѣгъ паровозовъ по паровозу и за 4 недѣли. 1908	1907	1906	1905	Наибольшая нагрузка поѣзда, поднимаемая паровозомъ при самомъ сильномъ подъемѣ.	Средній расходъ на паровозо-милю. 1908	1907	1906	1905	Средній расходъ на паровозо-милю и на 100 тоннъ силы тяги. 1908	1907	1906	1905
							тонны.	пенсы.	пенсы.	пенсы.	пенсы.	пенсы.	пенсы.	пенсы.	пенсы.
С	Америка	1902	1,187	1,952	1,683	1,793	184	16,23	10,70	13,81	11,47	8,82	5,81	7,50	6,23
Т	Великобританія	1889	2,326	1,756	2,123	1,937	108	7,25	10,71	7,81	9,33	6,71	9,91	7,23	8,63

(1) Наибольшій подъемъ на главныхъ линіяхъ:

Восточная . . . . . 22,2 миллиметра на 1 метръ.
Великая южная . . . . . 18,2 „ „ „
Колли . . . . . 25 „ „ „
Сѣверная . . . . . 20 миллиметровъ на 1 метръ.
Восточная Гольдфильдская . . . . . 16,7 миллиметровъ на 1 метръ.
Юго-западная . . . . . 13,3 „ „ „
Доннобрукъ-Бриджтоунская . . . . . 25 „ „ „

Приложеніе № 3. (Образецъ 8).

(Казенныя желѣзныя дороги Новой Зеландіи).

Вѣдомость паровозовъ за операціонный годъ, оканчивающійся къ 31 марта 1908 г.

Участокъ.	Типъ.	Число паровозовъ.	Средняя скорость въ миляхъ въ 1 часъ.	Пробѣгъ паровозовъ а именно: Въ поѣздахъ общаго пользованія.	Маневрирующіе и пустые.	Служебные поѣзда.	Всего.	Потребленіе въ пути. Потягѣ. Уголь.	Масло.	Сало.	Отбросы.
								Cwt.	Qt.	lb.	lb.
Кавакава.	C	1	15	3.720	1.279	422	5.421	933	158	12	75
	D	1	15	3.264	1.170	116	4.550	873	138	6	72
	Всего . . .	2	—	6.984	2.440	538	9.971	1.806	296	18	147
	Общіе расходы .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Всего . . .			—	—	—	—	—	—	—	—

(Аналогичныя свѣдѣнія для другихъ участковъ).

Расходы. По ремонту. Заработная плата и матеріалы.	Потягѣ. Запасы.	Топливо.	Заработная плата.	Всего.	Расходы на паровозо-милю. Ремонтъ. Заработная плата и матеріалы.	Тяга. Запасы.	Топливо.	Заработная плата.	Всего.	Количество дней работы паровоза.
L	L	L	L	L						
18	7	71	162	258	0,80	0,31	3,14	7,17	11,42	104
32	6	67	138	243	1,69	0,32	3,53	7,28	12,82	94
50	13	138	300	501	1,20	0,31	3,32	7,22	12,05	198
—	—	—	—	54	—	—	—	—	1,30	—
—	—	—	—	555	—	—	—	—	13,35	—

Приложеніе № 3. (Образецъ 9).

(Казенныя желѣзныя дороги Новаго Южнаго Уэльса).

Сравнительная таблица, показывающая за недѣлю ———— 1907 г., число служащихъ и расходы на паровозо-милю по управленію, топливу и чисткѣ на каждомъ участкѣ. (D = машинисты, F = кочегары, C = чистильщики) S. H. (shed hands = служащіе въ депо), куда включаются служащіе, обязанные дѣлать повороты паровозовъ, чистить трубы, мыть котлы, топить и убирать ихъ.

Участокъ.		1907. Число служащихъ. Штатные.	Временные.	Всего.	Среднее вознагражденіе 1 служащаго за 1 день.	Заработная плата и расходы. Служба управленія топки и чистки. L s d	Отпуски и болѣзни. L s d	Другія службы. L s d	Общій итогъ. L s d	Пробѣгъ паровозовъ.	Расходы по управленію, топливу и чисткѣ на 1 милю.	Общій расходъ на 1 милю для всѣхъ службъ.	1906. (Аналогичныя цифры для соотвѣтственной недѣли прелыдущаго періода).	Увеличеніе или уменьшеніе въ 1907 г. Увеличеніе. Расходъ по всѣмъ службамъ.	Уменьшеніе.	Пробѣгъ на 1 служащаго. 1907.	1906.
Эвелегъ.	D	222	39	261	13/6 . 27	2.161 5 3	92 14 0	9 4 11	2.263 4 2	—	2,725	2,737		0,021	—	—	—
	F	225	77	263	9/3 . 89	1.527 0 2	62 10 6	—	1.589 10 8	—	1,922	1,922		—	0,025	—	—
	C	158	38	119	6/7 . 68	451 10 9	11 3 0	35 1 11	497 15 8	—	0,559	0,601		—	0,194	—	—
	S. H.	—	—	—	—	—	—	—	178 18 2	—	—	0,216		0,009	—	—	—
		605	38	643	—	4.139 16 2	166 7 6	44 6 10	4.529 8 8	198.543	5,206	5,476		—	0,189	309	275

(Аналогичныя свѣдѣнія для другихъ участковъ).

Приложеніе № 3. (Образецъ 10).

(Центральныя южно-африканскія желѣзныя дороги).

Статистическія свѣдѣнія по участкамъ, указывающія расходъ на единицу по каждой статьѣ смѣты.

Мѣсяцъ———— ————19 г.

УЧАСТОКЪ.	Расходъ по первоначальному устройству.	Длина линій, открытыхъ для движенія.	Пробѣгъ поѣздовъ.	Доходъ на поѣздо-милю.	Обыкновенные расходы по эксплоатаціи (не включая обновленій).								
					а) На поѣздо-милю.					б) Процентное отношеніе ко всему расходу; в) процентное отношеніе къ доходу; г) на 1 милю открытыхъ для движенія линій.	Въ тѣхъ же статьяхъ.
					Перевозка.		Содержаніе подвижного состава.	Содержаніе пути, сооруженій и телеграфа.	Другіе расходы (общія издержки и разныя).	Всего.	
					Эксплоатація.	Тяга.					

Продолженіе.

ОБЩІЙ РАСХОДЪ.												
Эксплоатація.					Обновленія.	Всего.		Общій доходъ.	Текущій операціонный періодъ.		Предыдущій періодъ.	
Перевозка.		Содержаніе подвижного состава.	Содержаніе пути и сооруженій и телеграфа.	Другіе расходы (общія издержки и разныя).		Сумма.	Въ процентномъ отношеніи къ доходу.		Прибыль.	Убытокъ.	Прибыль.	Убытокъ.
Эксплоатація.	Тяга.											

Примѣчаніе. Тѣже свѣдѣнія даются за каждый мѣсяцъ въ отдѣльной вѣдомости по каждому участку.

Приложеніе № 4.

Отвѣты различныхъ желѣзныхъ дорогъ на вопросы:

Какую статистику вы считаете наиболѣе полезной: 1) для контроля за доходами; 2) для контроля за расходами?

Желѣзная дорога.	1°) Доходы.	2°) Расходы. Содержаніе пути и сооруженій.	Содержаніе подвижного состава.	Расходы по тягѣ, служба тяги.	Расходы по эксплоатаціи.
Восточныя Бенгальскія казенныя желѣзныя дороги.	Приблизительные недѣльные отчеты по перевозкѣ и вѣдомость ежемѣсячнаго движенія главнѣйшихъ продуктовъ.	—	—		
Восточно-Индійская желѣзная дорога.	Чтобы слѣдить за доходомъ и развитіемъ перевозки, мы придаемъ наибольшее значеніе статистикѣ, которая ведется службой контроля о перевозкѣ различныхъ продуктовъ отъ одной станціи къ другой.	Самымъ дѣйствительнымъ средствомъ контроля является сравненіе числа рабочихъ, занятыхъ на пути каждаго участка, расходовъ на 1 милю по каждой главной статьѣ счетовъ и расхода на поѣздо-милю. (№№ 4, 5 и 6 вышеупомянутаго полугодового отчета). Экземпляръ полугодового отчета главнаго инженера посылается каждому инженеру.	Часы службы паровозовъ, пробѣгъ вагоновъ, производительность. Нѣтъ сомнѣнія, что самымъ дѣйствительнымъ средствомъ контроля было бы наблюденіе за расходомъ каждаго паровоза и каждаго вагона въ отдѣльности, но спрашивается, оправдали ли бы полученные результаты подробную отчетность, которая сдѣлалась бы тогда необходимою, и связанные съ этимъ расходы.	Точное опредѣленіе.	
Ассамо-Бенгальская желѣзная дорога.	Статистика, указывающая товары, отправляемые на другія линіи черезъ наши узловыя станціи, и составленіе тарифовъ, имѣющихъ въ виду конкуренціи другихъ линій. Мало или никакой конкуренціи для перевозки пассажировъ; стремленіе предоставить самимъ пассажирамъ выборъ пути безъ публикацій.	—	—		Вѣдомость перерасходовъ противъ смѣтныхъ назначеній.
Центральныя южно-африканскія жел. дороги.	1. Ежемѣсячные результаты эксплоатаціи по участкамъ. 2. Вѣдомости, показывающія количество перевозки: а) по роду продуктовъ. б) по пройденному разстоянію (списокъ по поясамъ).	1. Ежемѣсячная статистика по участкамъ. 2. Вѣдомости по участкамъ служебнаго персонала. 3. Сравненіе съ другими южно-африканскими ж. д.	1. Счета расходовъ главныхъ мастерскихъ. 2. Статистика расходовъ на паровозо-милю, на вагоно-милю, на паровозъ и на вагонъ.	Вознагражденіе служащихъ по пробѣгу (т. е. по часамъ), статистика нагрузки поѣздовъ, статистика пробѣга вагоновъ, нагруженныхъ и пустыхъ, туда и обратно. Вѣдомости пробѣга поѣздовъ и паровозовъ по разрядамъ; вѣдомости расходовъ по различнымъ паровознымъ депо, складамъ топлива и водоснабженію, сравненія съ расходами на другихъ южно-африканскихъ ж. д.	Вѣдомости по личному составу и по станціонной службѣ; статистика доходовъ и расходовъ по участкамъ за каждый мѣсяцъ.
Казенныя ж. д. Наталя.	Еженедѣльная вѣдомость перевозки указываетъ колебанія движенія и даетъ подробный ежемѣсячный анализъ перевезенныхъ продуктовъ для надзора за доходомъ по каждой статьѣ перевозки.		Расходы на поѣздо-милю и на паровозо-милю.	На тонно-мили.	Вѣдомость личнаго состава, увеличенія вознагражденія. Таблица движенія по службѣ. Списокъ ежемѣсячныхъ результатовъ.
Казенная ж. д. Кипра.	Вѣдомости по перевозкѣ пассажировъ съ указаніемъ дохода отъ нея и числа пассажировъ и еженедѣльный докладъ по перевозкѣ, дополненный устными объясненіями и личными наблюденіями инспектора движенія.		Сравненіе съ соотвѣтственными періодами и выясненіе причинъ увеличенія или уменьшенія.	Сравненіе съ соотвѣтственными періодами и выясненіе причинъ увеличенія или уменьшенія.	Ежемѣсячныя сравненія расходовъ служатъ дѣйствительнымъ средствомъ контроля.

Приложеніе № 4 (продолженіе).

Желѣзная дорога.	1°) Доходы.	2°) Расходы.		
		Содержаніе пути и сооруженій.	Содержаніе подвижного состава.	Расходы по тягѣ, служба тяги.	Расходы по эксплоатаціи.
Казенная ж. д. Цейлона.	Весьма важное значеніе придается сравнительнымъ таблицамъ большой и малой скорости для контроля размѣровъ перевозки; эти таблицы составляются ежемѣсячно и объясняютъ увеличеніе или уменьшеніе сравнительно съ соотвѣтствующимъ мѣсяцемъ предыдущаго года.	Ежемѣсячные расходы контролируются и ежегодная провѣрка дѣлается расходамъ по разнымъ статьямъ на 1 милю открытыхъ ж. д. на поѣздо-милю и на 1.000 тонно-миль брутто; эти свѣдѣнія печатаются въ правительственномъ отчетѣ казенной ж. д. Цейлона.	Система контроля расходовъ по паровозамъ, принятая нами, основана на пробѣгѣ паровозовъ, а для расходовъ по вагонамъ на пробѣгѣ сихъ послѣднихъ.	—	Когда дѣло идетъ объ общемъ расходѣ, то мы считаемъ, что расходы на 1.000 тонно-миль брутто, нагрузка вагоновъ, расходы по тягѣ на вагоно-милю, число пассажировъ на 1 вагонъ и расходы по тягѣ на пассажирскую вагоно-милю являются лучшимъ средствомъ контроля экономной эксплоатаціи желѣзной дороги.
Федеративныя малайскія казенныя жел. дороги.	Всѣ статистическія свѣдѣнія.	—	Мы считаемъ, что, если контроль состоитъ въ указаніи всего расхода для каждой статьи подвижного состава и въ дѣленіи его на число паровозовъ или вагоновъ, прошедшихъ черезъ мастерскую и, если отчетъ составляется ежегодно по поѣздо-милямъ, то онъ имѣетъ значеніе только въ случаѣ неимѣнія достаточнаго числа служащихъ въ бюро (правленіи).	Составляется ежегодная вѣдомость, указывающая расходъ по службѣ на паровозо-милю и поѣздо-милю, по статьямъ: „топливо“, „запасы“, „заработная плата“ и „матеріалы“. Мы считаемъ этотъ способъ контроля достаточнымъ.	—
Капскія казенныя жел. дороги.	Ежемѣсячныя таблицы результатовъ эксплоатаціи, группированныя и составленныя съ цѣлью яснаго указанія увеличенія или уменьшенія каждой отдѣльной статьи дохода. Дополненныя особыми спеціальными вѣдомостями, указывающими перевозку, проходящую черезъ главныя станціи, и быстро составленными отчетами о приблизительной ежедневной и ежемѣсячной перевозкѣ изъ портовъ къ нѣкоторымъ участкамъ сѣти, онѣ даютъ картину того, что происходитъ на жел. дорогахъ.	Мы приняли за основаніе 1 милю открытыхъ линій и мы доставляемъ высшимъ чинамъ подробныя свѣдѣнія о расходахъ ежемѣсячно.	Расходы составляются ежемѣсячно главнымъ инженеромъ тяги каждаго участка и провѣряются начальникомъ тяги всей дороги, который обращаетъ вниманіе на всякое ненормальное увеличеніе расходовъ.	Расходы по участкамъ высчитываются въ бюро инженера тяги, который разсылаетъ копіи всѣмъ служащимъ участка и обращаетъ вниманіе на всякое ненормальное увеличеніе расходовъ.	—
Казенныя жел. дороги Новаго Южнаго Уэльса.	Главный доходъ получается отъ перевозки товаровъ и, всѣ статистическія свѣдѣнія, сюда относящіяся, считаются имѣющими важное значеніе. Составляются еженедѣльные и ежемѣсячные вѣдомости доходовъ по 4 статьямъ и постоянно изыскиваются средства увеличенія дохода по каждой статьѣ.	Сравнивая каждую статью расхода на каждомъ участкѣ и наблюдая всѣ ненормальныя увеличенія расхода.	Личный надзоръ и тщательное изслѣдованіе причинъ показаннаго въ вѣдомостяхъ увеличенія расходовъ.	Ежемѣсячныя сравнительныя вѣдомости. указывающія каждую статью расхода, разсматриваемыя главою службы и затѣмъ провѣряемыя правительственными комитетами.	Ежемѣсячный перечень расходовъ, распредѣленный по различнымъ статьямъ.

Приложеніе № 5.

Проектъ однообразной группировки расходовъ по эксплоатаціи.

Главныя подраздѣленія для малыхъ сѣтей.	Подраздѣленія для сѣтей средняго значенія.	Подраздѣленія и статьи для большихъ сѣтей.
I. Содержаніе пути, сооруженій и зданій.	I. Содержаніе пути, сооруженій и зданій.	I. Содержаніе пути, сооруженій и зданій.
1. Надзоръ.	1. Надзоръ.	1. Надзоръ: а) Инженеры и другіе спеціально образованные агенты: жалованье и заработная плата. б) Персоналъ бюро: заработная плата и жалованье. в) Другіе служащіе: заработная плата и жалованье. г) Канцелярскіе расходы и другіе.
2. Путь: содержаніе.	2. Путь: содержаніе: а) Заработная плата и жалованье. б) Матеріалы и другіе расходы	2. Путь: содержаніе: а) Заработная плата и жалованье. б) Матеріалы: 1. Балластъ. 2. Шпалы. 3. Рельсы. 4. Другіе матеріалы пути. д) Другіе расходы.
3. Искусственныя сооруженія: содержаніе.	3. Искусственныя сооруженія: содержаніе. а) Заработная плата и жалованье. б) Матеріалы и другіе расходы.	3. Искусственныя сооруженія: содержаніе. а) Туннели. б) Мосты. в) Переходы въ уровнѣ рельсовъ, ограды и загородки отъ вторженія животныхъ. г) Сигналы и семафоры. д) Телеграфы и телефоны. е) Электрическая энергія и передача тока. ж) Водоснабженіе. Можно при необходимости ввести подраздѣленія: „жалованье" и „матеріалы".
4. Зданія и земельные участки: содержаніе.	4. Зданія и земельные участки: содержаніе. а) Жалованье и заработная плата. б) Матеріалы и другіе расходы.	4. Зданія и земельные участки: содержаніе. а) Станціи и ихъ принадлежности. б) Другія зданія (не считая жилищъ, мастерскихъ и складовъ).
5. Разныя расходы.	5. Разныя расходы.	5. Разныя расходы. а) Страхованіе. б) Вознагражденіе за убытки при несчастныхъ случаяхъ съ людьми. в) Расходы по заготовкѣ матеріаловъ. г) Другіе расходы.
6. Взносы въ амортизаціонный фондъ.	6. Взносы въ амортизаціонный фондъ. а) Путь. б) Искусств. сооруженія. в) Зданія.	6. Взносы въ амортизаціонный фондъ. а) Путь. 1) Рельсы. 2) Шпалы. 3) Другіе матеріалы. б) Сооруженія 1) Мосты. 2) Сигналы. 3) Телеграфы и телефоны.

Главныя подраздѣленія для малыхъ сѣтей.	Подраздѣленія для сѣтей средняго значенія.	Подраздѣленія и статьи для большихъ сѣтей.
		в) Зданія: 1) Станціи. 2) Другія зданія (не считая жилищъ, мастерскихъ и складовъ).
II. Содержаніе подвижного состава. а) Содержаніе.	II. Содержаніе подвижного состава. а) Паровозы. 1) Содержаніе. 2) Амортизація.	II. Содержаніе подвижного состава. а) Паровозы: содержаніе. 1. Жалованье. 2. Матеріалы. 3. Косвенные расходы. Начальствующія лица. Жалованье. Матеріалы. Аппараты и двигатели. Другіе расходы. 4. Взносы въ амортизаціонный фондъ.
б) Амортизація.	б) Пассажирскіе вагоны. 1) Содержаніе. 2) Амортизація.	б) Пассажирскіе вагоны: содержаніе. 1. Жалованье. 2. Матеріалы. 3. Косвенные расходы: Начальствующія лица. Жалованье. Матеріалы. Аппараты и двигатели. Другіе расходы. 4. Взносы въ амортизаціонный фондъ.
	в) Товарные вагоны. 1) Содержаніе. 2) Амортизація.	в) Товарные вагоны: содержаніе. 1. Жалованье. 2. Матеріалы. 3. Косвенные расходы: Начальствующія лица. Жалованье. Матеріалы. Аппараты и двигатели. Другіе расходы. 4. Взносы въ амортизаціонный фондъ.
III. Расходы по перевозкѣ и по движенію.	III. Расходы по перевозкѣ и по движенію. а) Расходы по тягѣ и запасамъ.	III. Расходы по перевозкѣ и по движенію. а) Расходы по тягѣ и запасамъ. 1. Начальствующія лица. 2. Машинисты (жалованье). 3. Кочегары (жалованье). 4. Кондуктора (жалованье). 5. Служащіе въ депо (жалованье). 6. Другіе служащіе 7. Топливо: Черная работа. Каменный уголь и дрова. Приспособленія: содержаніе. Другіе расходы. 8. Вода: Черная работа. Покупная вода. Приспособленія: содержаніе. Другіе расходы.

Главныя подраздѣленія для малыхъ сѣтей.	Подраздѣленія для сѣтей средняго значенія.	Подраздѣленія и статьи для большихъ сѣтей.
		9. Смазка. 10. Запасы и матеріалы для службы поѣздовъ. 11. Вагоны пассажирскіе. Освѣщеніе. Чистка. 12. Вагоны товарные. Чистка и дезинфекція. Содержаніе брезентовъ. 13. Другіе расходы.
	б) Расходы по станціи и другіе расходы по эксплоатаціи.	б) Расходы по эксплоатаціи (станцій и др.): 1. Начальствующія лица. 2. Начальники станцій и служащіе въ бюро (жалованье и заработная плата. 3. Носильщики (жалованье). 4. Будочники и сторожа на переѣздахъ (жалованье). 5. Стрѣлочники (жалованье). 6. Станціонные сторожа (жалованье). 7. Другіе служащіе (жалованье). 8. Обмундированіе. 9. Расходъ при увольненіяхъ. 10. Бланки и печатаніе. 11. Освѣщеніе и отопленіе. 12. Вода. 13. Запасы и экипировка. 14. Другіе расходы.
	в) Публикаціи.	в) Публикаціи. 1. Заработная плата и жалованье. 2. Комиссіонные. 3. Публикація. 4. Другіе расходы.
	г) Возмѣщеніе убытковъ.	г) Возмѣщеніе убытковъ. 1. Лицамъ. 2. За товары и животныя. 3. За порчу собственности.
IV. Общіе расходы.	IV. Общіе расходы. а) Главное управленіе.	IV. Общіе расходы. а) Главное управленіе. 1. Заработная плата и жалованье. 2. Канцелярскіе расходы при увольненіяхъ.
	б) Бухгалтерія.	б) Бухгалтерія. 1. Заработная плата и жалованье. 2. Канцелярскіе расходы при увольненіяхъ.
	в) Пересмотръ таксъ и тарифовъ.	в) Пересмотръ таксъ и тарифовъ. 1. Вознагражденіе и жалованье. 2. Расходы по бюро при увольненіяхъ.
	г) Судебные расходы.	г) Судебные расходы.
	д) Другіе расходы.	д) Другіе расходы.

Приложеніе № 5 (продолженіе).

Группировка расходовъ по второстепеннымъ службамъ.

Въ вышеозначенной группировкѣ расходовъ по эксплоатаціи предполагается, что ведутся отдѣльныя вѣдомости расходовъ слѣдующихъ службъ и, что они распредѣляются на какомъ-либо раціональномъ основаніи между различными отдѣлами или счетами, которые имѣли отношеніе къ этимъ второстепеннымъ расходамъ:

Расходы по магазинамъ;
Освѣщеніе и электрическая энергія;
Расходы по мастерскимъ;
Расходы по найму чернорабочихъ;
Взносы въ кассы попечительства и въ пенсіонную кассу;
Преміи и расходы по страхованію.

Хотя однообразіе въ группировкѣ расходовъ, относящихся къ этимъ счетамъ и не существенно въ данный моментъ, но мы тѣмъ не менѣе даемъ ниже подробныя свѣдѣнія (основанныя на практикѣ Центральныхъ Южно-Африк. ж. д.) относительно статей расхода, а также основанія для ихъ распредѣленія, такъ какъ тотъ или другой способъ ихъ классификаціи въ различныхъ управленіяхъ вліяетъ извѣстнымъ образомъ на величину расходовъ по другимъ службамъ, упомянутымъ выше въ группировкѣ расходовъ по эксплоатаціи въ тѣсномъ смыслѣ.

Расходы по магазинамъ.

Статьи расходовъ.	Основаніе для распредѣленія.
Начальствующія лица:	Прибавляется извѣстная доля въ процентахъ къ цѣнности отпущенныхъ припасовъ для покрытія расходовъ по магазинамъ.
Заработная плата и жалованье.	
Канцелярскіе расходы и издержки при увольненіяхъ	
Другіе расходы:	
Заработная плата и жалованье.	
Бюро.	
Расходы при увольненіяхъ.	
Санитарные расходы	
Содержаніе зданій при магазинахъ. . . .	
Разные расходы	

Освѣщеніе и электрическая энергія.

Статьи расходовъ.	Основаніе для распредѣленія.
Начальствующія лица.	Заносится во всѣ службы, пользующіяся энергіей и освѣщеніемъ, по разверсткѣ потребленія. (Расходы по освѣщенію поѣздовъ и станцій заносятся въ службу эксплоатаціи).
Заработная плата и жалованье.	
Канцелярскіе расходы и издержки при увольненіяхъ	
Жалованье, кромѣ начальств. лицъ.	
Матеріалы.	
Содержаніе зданій	
Разные расходы.	
Покупка энергіи и освѣщенія.	
Обезцѣниваніе матеріаловъ.	

Расходы по мастерскимъ. Служба тяги.

Статьи расходовъ.	Основаніе для распредѣленія.
Прямые расходы. { Жалованье. . . . . Матеріалы.	Расходы по паровознымъ мастерскимъ бываютъ 2-хъ родовъ. 1. Заработная плата рабочихъ, дѣйствительно занятыхъ опредѣленной работой, и матеріалы, необходимые для этихъ работъ (прямые расходы). 2. Общіе расходы, каторые не могутъ быть приписаны къ опредѣленнымъ операціямъ, какъ-то: общій надзоръ, запасы, расходы по магазинамъ, двигатели, освѣщеніе и др. (косвенные расходы).
Расходы по мастерскимъ:	
Косвенные расходы. { а) Начальств. лица. . б) Жалованье . . . . в) Матеріалы . . . . г) Употребленіе машинъ . . . . . д) Другіе расходы. .	Эти 2 категоріи расходовъ распредѣляются слѣдующимъ образомъ: Прямые расходы заносятся въ расходы въ тѣсномъ смыслѣ. Косвенные расходы: ведутся отдѣльные счета для для каждой мастерской по всѣмъ расходамъ, кромѣ статьи г) и заносятся съ нѣкоторымъ процентнымъ увеличеніемъ въ расходы за задѣльныя работы, проходящія черезъ данную мастерскую. Статья г): употребленіе машинъ представляетъ необходимый расходъ на содержаніе орудій и моторовъ, необходимыхъ для движенія, а также взносы въ фондъ обсзцѣпиванія.

Туземный чернорабочій трудъ (расходы по найму и другіе).

Статьи расходовъ.	Основаніе для распредѣленія.
Начальствующія лица: Заработная плата и жалованье. . Канцелярскіе расходы и расходы при увольненіяхъ.	Расходы по найму засчитываются всѣмъ службамъ пропорціонально количеству представленныхъ имъ туземныхъ рабочихъ.
Расходы по найму: Вознагражденіе за наемъ. . . . . Одежда и проч., выданная новымъ рабочимъ (цѣна вычитается изъ заработной платы) . . . . Перевозка по жел. дорогѣ	Расходы по жилищу заносятся въ службы пропорціонально количеству туземныхъ рабочихъ, расквартированныхъ въ „compounds“.
Расходы по жилищу: Заработная плата и жалованье . . Запасы . . . . . Медицинская помощь . . . . . Отопленіе, освѣщеніе и содержаніе зданій	Расходы по управленію и другіе засчитываются всѣмъ службамъ пропорціонально расходамъ по найму и жилищу.
Разные расходы.	

Взносы въ кассы попечительства и пенсіонныя кассы.

Статьи расходовъ.	Основаніе для распредѣленія.
1. Взносы управленія въ кассу попечительства.	1, 2 и 3 засчитываются службамъ, служащіе которыхъ принимаютъ въ нихъ участіе.
2. Взносы управленія въ пенсіонную кассу.	4. Заносятся въ счета по чернорабочему труду туземцевъ.
3. Взносы управленія въ кассу попечительства на расходы по медицинскому осмотру кандидатовъ на какую-нибудь должность.	
4. Взносы управленія въ кассу попечительства на медицинскую помощь цвѣтнымъ рабочимъ. . . .	

Страхованіе.

Статьи расходовъ.	Основаніе для распредѣленія.
1. Страхованіе отъ огня.	1. Засчитываются службамъ, въ интересахъ которыхъ сдѣлано страхованіе. Впрочемъ, страхованіе всѣхъ зданій, занимаемыхъ службою эксплоатаціи или назначенныхъ для службы поѣздовъ, засчитывается службѣ по содержанію ихъ; страхованіе зданій для службы подвозки товаровъ, буфетовъ и другихъ зданій засчитывается въ счетъ общественныхъ имуществъ. Страхованіе паровозныхъ мастерскихъ заносится въ счетъ мастерскихъ, а зданій магазиновъ—въ счетъ магазиновъ. Страхованіе содержимаго кассъ заносится въ счетъ службъ, которыя ими завѣдываютъ.
Преміи, уплаченныя страховымъ обществамъ.	
Преміи, уплаченныя въ пожарную кассу управленія	
Жалованье и расходы по содержанію пожарной команды	
2. Морское страхованіе.	2. Засчитываются службѣ магазиновъ и прибавляются къ цѣнности запасовъ.
Преміи, уплаченныя страховымъ обществамъ	
Преміи, уплаченныя въ страховую кассу управленія.	
3. Страхованіе отъ несчастныхъ случаевъ при работѣ.	3. Засчитываются службамъ, занимающимъ рабочихъ, пропорціонально уплачиваемой заработной платѣ.
Преміи, уплаченныя страховой кассѣ управленія	

Приложеніе № 6.

Амортизація матеріала.—Отвѣты различныхъ управленій желѣзныхъ дорогъ, относящіеся къ амортизаціи и къ обновленію матеріала.

Управленія.	Вопросъ 1.	Вопросъ 2.	Вопросъ 3.
	Входитъ ли въ расходы по эксплоатаціи амортизація пути, подвижного состава и другого матеріала и снабженіе деньгами кассы, предназначенной служить для обезпеченія возможности возобновленія матеріала? Если нѣтъ, то какъ поступаютъ въ случаѣ такихъ расходовъ, какъ возобновленіе цѣлаго участка или возобновленіе моста съ тѣмъ же матеріаломъ или возобновленіе износившихся паровозовъ, пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ?	Если въ данный моментъ амортизація не имѣется въ виду, являетесь-ли вы сторонниками ежегодныхъ взносовъ нѣкоторой суммы на изнашиваніе матеріаловъ, которое не можетъ быть исправлено обычнымъ содержаніемъ, и считаете ли вы необходимымъ, назначая цифру, считаться съ ветхостью? Если финансовые результаты каждаго года истягощены предварительнымъ вычетомъ и если расходъ по обновленію внесенъ въ расходы по эксплоатаціи, считаете-ли вы результаты мало пригодными для сравненія съ другими годами? Какая у васъ гарантія, что нѣтъ сбереженій за счетъ матеріала?	Если предусматривается амортизація, то какъ производится подсчетъ. Если за основаніе берется предполагаемая продолжительность службы матеріала, то будьте добры указать ежегодную часть цѣны, которая вычитывается для каждой группы матеріаловъ и сказать, если расходы за задѣльныя работы входятъ въ оцѣнку, на основаніи которой вычисляется амортизація. Кромѣ того, какъ вы поступаете, въ моментъ обновленія, съ цѣнностью стараго матеріала? Подробныя свѣдѣнія о дѣятельности были-бы крайне интересны.
	Отвѣты.	Отвѣты.	Отвѣты.
Восточно-Индійская жел. дорога.	Нѣтъ. Ихъ вносятъ въ расходы по эксплоатаціи.	Это было-бы противно распоряженіямъ правительства. Наши доходы и расходы столь значительны, что мы не нашли никакихъ особенныхъ разстройствъ въ нашемъ чистомъ доходѣ.	Не предполагается.
Восточно-Бенгальскія казенныя жел. дороги.	Нѣтъ. Всѣ возобновленія вносятся въ доходъ, т. к. счетъ по первоначальному устройству не можетъ быть обремененъ дважды. Обновленіе, состоящее въ улучшеніе, вносится отчасти въ счетъ первоначальнаго устройства.	—	Стоимость стараго матеріала заносится въ кредитъ доходовъ и включается въ оцѣнку возобновленія.
Южно-Индійская жел. дорога.	Нѣтъ.- Расходы по обновленію обыкновенно заносятся въ дебетъ расходовъ по эксплоатаціи.	Нѣтъ. Система эксплоатаціи нашей жел. дороги не требуетъ принятія этого метода, такъ какъ у насъ устанавливается твердый планъ возобновленія. Сравненія дѣлается не считаясь съ особен-	Стоимость стараго матеріала заносится въ кредитъ матеріала и въ дебетъ запасовъ по ихъ дѣйствительной стоимости.

Управленія.	Вопросъ 1.	Вопросъ 2.	Вопросъ 3.
	Отвѣты.	Отвѣты.	Отвѣты.
		ными обновленіями. Гарантіей являются бюджетныя назначенія и суммы, назначенныя и утвержденныя въ бюджетѣ.	Не существуетъ фонда возмѣщенія уничтоженнаго матеріала, да онъ и не нуженъ.
Ассамо-Бенгальская жел. дорога.	Нѣтъ.	—	—
Цейлонскія казенныя ж. д.	Не существуетъ предварительныхъ вычетовъ для возмѣщенія изнашиванія матеріаловъ; расходы по исправленію пути и возобновленіе мостовъ съ тѣми же матеріалами или возобновленіе машинъ заносятся въ доходъ.	Мы не сторонники счета амортизаціи матеріала, но скорѣе рекомендовали бы ежегодные взносы опредѣленныхъ суммъ въ „счетъ обновленія", въ „счетъ обновленія мостовъ и пр.", если ежегодный расходъ по счету содержанія матеріаловъ не можетъ быть распредѣленъ, по понятнымъ причинамъ. Внесеніе расходовъ по возобновленію въ расходы по эксплоатаціи вноситъ разстройство въ расходъ, по сравненія изъ-за этого не дѣлаются менѣе цѣнными, такъ какъ съ этимъ считаются, дѣлая сравненія.	Прибыль отъ продажи стараго матеріала заносится въ кредитъ счета доходовъ.
Канскія казенныя ж. д.	Всѣ возобновленія заносятся въ дебетъ счета доходовъ.	а) Нѣтъ, исключая подвижной составъ. б) Нѣтъ, разъ какая-нибудь сѣть эксплоатируется нѣсколько лѣтъ, устанавливается извѣстный порядокъ, при которомъ возобновленія регулируются по однообразному началу, кромѣ подвижного состава, для котораго слѣдовало бы имѣть фондъ по возобновленію.	Старый матеріалъ, кромѣ подвижного состава, заносится въ кредитъ соотвѣтствующей службы; матеріалы подвижного же состава заносятся въ кредитъ счета по обновленію подвижного состава.

Управленія.	Вопросъ 1.	Вопросъ 2.	Вопросъ 3.
	Отвѣты.	Отвѣты.	Отвѣты.
		Никакая работа не можетъ быть предпринята за счетъ первоначальнаго устройства безъ письменнаго разрѣшенія главнаго начальника соотвѣтствующаго отдѣла и начальника бухгалтеріи.	
Центральныя Южно-Африканскія ж. д.	Да.	—	По предполагаемой продолжительности работоспособности матеріала. Въ %. Путь и проч. . . . . $3^1/_2$ Зданія изъ кирпича и камня . . . . . $1^1/_2$ Зданія дерев. и желѣзныя . . . . . 5 Подвижной составъ . 5 Расходъ по задѣльной работѣ включенъ сюда, исключая пути. Старый матеріалъ за вычетомъ расходовъ по слому заносится въ кредитъ счета обновленія, въ компенсацію суммѣ, перенесенной въ счетъ по первоначальному устройству для погашенія цѣнности уничтоженнаго матеріала.
Казенныя жел. дороги Наталя.	Не существуетъ спеціальн. фондовъ по изнашиванію матеріаловъ, но въ расходы по эксплоатаціи входитъ и содержаніе пути, подвижного состава и другого матеріала. Съ другой стороны существуетъ фондъ амортизаціи, въ который ежегодно вносятся большія суммы съ цѣлью погасить занятый капиталъ въ опредѣленное количество лѣтъ.	—	—

Управленія.	Вопросъ 1.	Вопросъ 2.	Вопросъ 3.
	Отвѣты.	Отвѣты.	Отвѣты.
Казенныя жел. дороги Кипра.	Обезцѣненіе матеріала не заносится, но расходы по этой добавочной статьѣ заносятся въ тотъ годъ, когда дѣлается изъ дохода вычетъ на расходъ по обновленію.	Фонды на обновленіе существуютъ. Конечно это предложеніе столь ясно, что не нуждается въ доказательствѣ. Никакой гарантіи.	Не существуетъ.
Казенныя жел. дорога Новаго Южнаго Уэльса.	Не установлено особаго фонда по изнашиванію матеріала но, что почти равнозначуще на практикѣ счету аммортизаціи, нѣкоторая сумма вносится въ бюджетъ и вычитывается ежегодно изъ расходовъ по эксплоатаціи для исправленія и обновленія пути и обновленія подвижного состава и другихъ элементовъ актива.	Да, въ извѣстномъ отношеніи. Такъ, напримѣръ, мы считаемся съ изнашиваніемъ, происходящимъ изъ года въ годъ, занося въ расходы по эксплоатаціи всѣ работы по первоначальному устройству, смѣта которыхъ не превышаетъ 100 фунтовъ стерлинговъ, и вычитая ежегодно изъ доходовъ по эксплоатаціи для обновленій, опредѣленную достаточную сумму. Когда дѣло идетъ объ улучшеніи, то общій расходъ заносится въ дебетъ расходовъ по эксплоатаціи; такимъ образомъ, мы стараемся принять мѣры противъ быстраго изнашиванія матеріала, что нормально происходитъ, и поддержать нашъ активъ въ его первоначальной цѣнности.	
Казенныя жел. дорога Тринидада.	Нѣтъ. Въ случаѣ или вѣрнѣе въ двухъ случаяхъ обновленія, зачетъ былъ сдѣланъ въ дебетъ чистаго дохода.	а) Въ данный моментъ не дѣлается запасовъ. Мы считаемъ, что долженъ существовать фондъ обновленія, питаемый чистымъ доходомъ въ пропорціи, допускаемой обстоятельствами, послѣ уплаты обязательныхъ платежей; изъ этого фонда пришлось бы вычесть всѣ расходы по обновленію, которыя нельзя было бы покрыть за счетъ обычнаго содержанія матеріаловъ. Онъ послужилъ бы и для покрытія расхода, вызваннаго ветхостью матеріала. Прибыль отъ продажи стараго матеріала и др. заносилась бы въ кредитъ фонда обновленія. б) Да, чрезвычайно. Полезныя сравненія не мыслимы. Ограниченія дѣлаются только въ употребленіи капитала.	Нѣтъ.

Приложеніе № 7.

Расходы по улучшеніямъ. Отвѣты различныхъ управленій желѣзныхъ дорогъ по поводу способа записи этихъ расходовъ въ счетахъ.

Управленія.	Вопросъ 1.	Вопросъ 2.	Вопросъ 3.	Вопросъ 4.	Вопросъ 5.	Вопросъ 6.	Вопросъ 7.	Вопросъ 8.	Вопросъ 9.
	Какъ вы поступаете въ вашихъ счетахъ съ расходами по исправленію и замѣнѣ матеріалами болѣе тяжелыми и лучшаго качества, какъ, напр.: 1. Замѣна мостовъ болѣе крѣпкими. 2. Замѣна мостиковъ большими и болѣе крѣпкими. 3. Замѣна поворотныхъ круговъ большими. 4. Замѣна рельсовъ и другихъ принадлежностей пути болѣе крѣпкимъ типомъ ихъ. 5. Замѣна зданій болѣе прочными постройками. 6. Замѣна паровозовъ болѣе тяжелыми машинами.	Какъ вы поступаете въ вашихъ счетахъ съ расходами по ремонту линіи или станцій: а) если длина линіи та же, б) если длина линіи увеличивается.	Дѣлаете ли вы предварительные взносы изъ прибыли жел. дороги „на расходы по улучшенію", т. е. тѣ расходы по улучшенію, сумма которыхъ не входитъ въ счетъ первоначальнаго устройства? Какого рода расходы вы относите къ улучшеніямъ и какіе въ счетъ первоначальнаго устройства?	Даетъ ли возможность ваша система отчетности занести расходы по первоначальному устройству въ счетъ по эксплоатаціи, наоборотъ.	Какъ вы поступите въ счетахъ съ расходами по выправленію профиля и выпрямленію ради сокращенія кривыхъ?	Въ какую статью счетовъ вы заносите расходы по обновленію балласта или подкрѣпленіе пути значительнымъ количествомъ балласта?	Какъ вы заносите въ счета расходы по передвиженію построекъ съ одного мѣста на другое?	Когда открывается новая линія, расходы по содержанію ея въ теченіе перваго года (или болѣе короткаго срока) заносятся ли въ счетъ по первоначальному устройству или въ расходы по эксплоатаціи. Будьте добры сказать въ теченіе какого срока въ первомъ случаѣ эти расходы заносятся въ дебетъ счета первоначальнаго устройства?	Если какой-нибудь элементъ актива измѣняется, а не возобновляется, то какіе обороты дѣлаются въ вашихъ книгахъ. Въ какую статью заносятся эти уменьшенія актива?
	Отвѣты.	Отвѣты.	Отвѣты.	Отвѣты.	Отвѣты.	Отвѣты.	Отвѣты.	Отвѣты.	Отвѣты.
Восточная Индійская жел. дорога.	1°, 2°, 3° и 5°. По общему правилу, когда первоначальное устройство просто возобновляется, безъ увеличенія размѣровъ или ихъ сопротивленія (какъ, напр., въ устояхъ мостовъ), или ихъ силы или сложности (какъ, напр., въ сигналахъ и др.), то расходъ покрывается доходами, и расходы по всѣмъ добавленіямъ заносятся въ счетъ первоначальнаго устройства. Что касается до мостовъ, счетъ первоначальнаго устройства дебитируется на основаніи увеличенія вѣса устоевъ или на основаніи разницы въ цѣнѣ новыхъ устоевъ и первоначальной стоимости старыхъ устоевъ: счетъ доходовъ дебитируется перерасходомъ и кредитируется цѣнностью возобновленныхъ матеріаловъ. 4°. Рельсы: замѣна должна быть основана на ежегодномъ или полугодовомъ пробѣгѣ, въ который входятъ обычные рас-	а) Значительныя улучшенія заносятся въ дебетъ счета первоначальнаго устройства. б) Значительныя улучшенія заносятся въ дебетъ счета первоначальнаго устройства, включая увеличеніе длины пути.	Всѣ расходы, стоющіе менѣе 2.000 рупій (3.360 фр.) съ максимумомъ въ 25.000 рупій въ полугодіе, которыя въ противномъ случаѣ должны бы вноситься въ счетъ по первоначальному устройству, вносятся въ доходъ, какъ новыя работы второстепеннаго значенія. Надо отмѣтить, что стоимость покупки желѣзной дороги погашаются ежегодными взносами, разсчитанными на 50 лѣтъ и заносимыми въ счетъ чистаго дохода, до раздѣла прибыли. Эта комбинація равнозначуща предварительному вычету большой части прибыли въ пользу фонда по улучшеніямъ, такъ какъ черезъ 50 л. первоначальный капиталъ будетъ погашенъ доходомъ.	—	Въ счетъ доходовъ.	Мы заносимъ обыкновенно увеличенія балласта въ счетъ доходовъ. Занесеніе въ счетъ по первоначальному устройству было бы мѣрою чрезвычайною.	Заносится въ счетъ доходовъ въ подраздѣленіе: расходы по эксплоатаціи.	Все, что не входитъ, согласно установленному обозначенію въ понятіе постройки линіи, заносится въ счетъ доходовъ. Періодъ берется не слишкомъ продолжительный, но во многомъ срокъ этотъ зависитъ отъ времени года, когда линія открывается.	а) Счетъ по первоначальному устройству кредитуется цѣнностью стараго матеріала, за вычетомъ расходовъ по слому, поскольку нѣтъ подмѣна. б) Оборотовъ никакихъ не дѣлается.

Управленія.	Вопросъ 1. —	Вопросъ 2. —	Вопросъ 3. —	Вопросъ 4. —	Вопросъ 5. —	Вопросъ 6. —	Вопросъ 7. —	Вопросъ 8. —	Вопросъ 9. —
	Отвѣты.	Отвѣты.	Отвѣты.	Отвѣты.	Отвѣты.	Отвѣты.	Отвѣты.	Отвѣты.	Отвѣты.
	ходы по содержанію. Увеличеніе вѣса потребовало бы спеціальное разрѣшеніе. Никакой зачетъ не можетъ быть сдѣланъ въ счетъ первоначальнаго устройства, когда дѣйствительная цѣна новыхъ рельсовъ не превосходитъ цѣны замѣненныхъ рельсовъ и когда новые рельсы не тяжелѣе старыхъ; кромѣ того, этотъ зачетъ долженъ оставаться въ томъ же отношеніи къ цѣнѣ замѣненныхъ рельсовъ, какъ и вѣсъ новыхъ къ старымъ. Всѣ расходы по обычному обновленію скрѣпленій заносятся въ счетъ доходовъ. Шпалы: всѣ прибавленія къ первоначальному числу заносятся въ счетъ первоначальнаго устройства. Замѣна желѣза деревомъ не допускается безъ особаго разрѣшенія, такъ какъ сравнительная выгода деревянныхъ и металлическихъ шпалъ еще далеко не установлена. Можно считать, что счетъ по доходу будетъ дебетированъ $^1/_3$ перерасхода по замѣнѣ металлическихъ шпалъ, а счетъ по первоначальному устройству на $^2/_3$. Балластъ: всѣ прибавленія къ количеству балласта, первоначально заносимаго въ счетъ первоначальнаго устройства, должны быть занесены въ счетъ доходовъ къ концу третьяго года съ открытія новой линіи, если нѣтъ противоположнаго приказанія. 6°. Счетъ первоначальнаго устройства дебетируются на основаніи увеличенной силы тяги, при условіи, что сумма не превосходитъ разницу между цѣной новой и первонач. цѣной старой машины.	—	—	—	—	—	—	—	—

Управленія.	Вопросъ 1. —	Вопросъ 2. —	Вопросъ 3. —	Вопросъ 4. —	Вопросъ 5. —	Вопросъ 6. —	Вопросъ 7. —	Вопросъ 8. —	Вопросъ 9. —
	Отвѣты.	Отвѣты.	Отвѣты.	Отвѣты.	Отвѣты.	Отвѣты.	Отвѣты.	Отвѣты.	Отвѣты.
Восточно-Бенгальскія казенныя жел. дороги.	1°, 2° и 3°. Разница между старою и новою цѣною заносится въ капиталъ. 4°. Засчитывается въ капиталъ по первоначальному устройству пропорціонально вѣсу болѣе тяжелыхъ рельсовъ, безъ превышенія разницы между первоначальной цѣною и новою. 5°. Разница между первоначальною цѣною и новою. 6°. Зачетъ въ счетъ по первоначальному устройству дѣлается по увеличеніи вѣса, если онъ превышаетъ 10% первоначальной стоимости паровоза; границею берется разница между первоначальной и новой цѣною.	а) Только въ счетъ доходовъ. б) Въ счетъ по первоначальному устройству увеличеніе длины; излишекъ—въ счетъ доходовъ.	Нѣтъ.	Общимъ образомъ, да.	Въ счетъ доходовъ.	Въ счетъ по первоначальному устройству до извѣстнаго предѣла цѣны на милю, свыше того, — въ счетъ доходовъ.	Въ счетъ доходовъ.	—	—
Южно-Индійская жел. дорога.	1°. Замѣна мостовъ болѣе крѣпкими. Разница въ цѣнѣ между новыми и старыми балками, по дѣйствующей таксѣ заносится въ счетъ по первоначальному устройству, или, если эта разница меньше, то между дѣйствительною цѣною старыхъ и предполагаемой цѣной новыхъ. 2°. Замѣна мостиковъ новыми болѣе крѣпкими. Разница въ расходѣ заносится въ счетъ по первоначальному устройству. 3°. Замѣна поворотныхъ круговъ большими. Смотри отвѣты выше въ 1°. 4°. Замѣна рельсовъ и другихъ частей пути болѣе тяжелымъ типомъ. Смотри отвѣты выше въ 1°. 5°. Замѣна зданій лучшими постройками. Смотри отвѣтъ выше 2°.	а) Въ счетъ доходовъ. б) Разница въ цѣнѣ между первоначальной длиной и увеличенной длиною заносится въ счетъ по первоначальному устройству.	Существуетъ особое назначеніе для расходовъ по эксплоатаціи. Расходы по новымъ работамъ до 1.000 рупій (1.680 фр.), для второст. улучшеній, для обновленія и для содержанія заносятся въ счетъ доходовъ. Расходы по новымъ работамъ превышающимъ 1.000 рупій (1.680 фр.) за каждую и для значительныхъ улучшеній заносятся въ дебетъ счета по первоначальному устройству.	Да.	Заносится въ счетъ доходовъ по рубрикѣ расходы по эксплоатаціи.	Обыкновенный балластъ линіи заносится въ счетъ доходовъ по статьѣ: расходы по эксплоатаціи. Всякое значительное дополненіе балласта противъ существующаго заносится въ счетъ по первоначальному устройству.	Въ счетъ доходовъ по статьѣ: расходы по эксплоатаціи.	По общему правилу всѣ расходы по содержанію въ теченіе первыхъ 12 мѣсяцевъ со дня открытія линіи заносятся въ дебетъ счета по первоначальному устройству.	Если объектъ не возмѣщается, то первоначальная стоимость заносится въ дебетъ счета первоначальнаго устройства. Всѣ матеріалы, возвращающіеся въ магазины, заносятся въ кредитъ счета. Если какой-нибудь объектъ оставляется въ виду пріобрѣтенія новаго или передѣлки стараго, то первоначальная стоимость оставленной части заносится въ дебетъ счета доходовъ, который кредитуется матеріаломъ, возвращеннымъ въ магазинъ.

Управленія.	Вопросъ 1. —	Вопросъ 2. —	Вопросъ 3. —	Вопросъ 4. —	Вопросъ 5. —	Вопросъ 6. —	Вопросъ 7.	Вопросъ 8. —	Вопросъ 9. —
	Отвѣты.	Отвѣты.	Отвѣты.	Отвѣты.	Отвѣты.	Отвѣты.	Отвѣты.	Отвѣты.	Отвѣты.
—	6°. Замѣна паровозовъ болѣе тяжелыми. Разница въ цѣнѣ старыхъ паровозовъ и предполагаемой новыхъ или, если она меньше, то разница въ цѣнѣ, благодаря разницѣ въ вѣсѣ по расцѣнкѣ по таксѣ, заносится въ счета по первоначальному устройству, какъ только расходы по улучшенію превосходятъ первоначальную стоимость на 10%	—	—	—	—	—	—	—	—
Ассамо-Бенгальская жел. дор.	Эти расходы заносятся въ дебетъ счета по первоначальному устройству и первоначальная стоимость заносится въ счетъ дохода.	—	Нѣтъ.	—	—	—	—	Эти расходы заносятся въ счетъ доходовъ со дня открытія линіи для эксплоатаціи.	—
Цейлонскія казенныя ж. д.	Во всѣхъ случаяхъ замѣны, гдѣ улучшеніе превышаетъ болѣе, чѣмъ на 500 рупій (840 фр.) первоначальную стоимость, расходы заносятся въ счетъ по первоначальному устройству; замѣны, стоющія менѣе, чѣмъ на 500 рупій (840 фр.) первоначальной стоимости, заносятся въ счетъ доходовъ.	—	У насъ не ведется отдѣльный счетъ улучшенія.	Остерегаются подобнаго смѣшенія, путемъ тщательной провѣрки расходовъ начальникомъ бухгалтеріи.	Расходы по обновленію балласта и уменьшенію кривыхъ заносятся въ счетъ доходовъ.	Обновленіе балласта заносится въ счетъ доходовъ.	—	Расходы по обыкновенному содержанію новыхъ линій заносятся въ счетъ доходовъ; но главныя работы, имѣющія цѣлью привести путь въ порядокъ, заносятся въ счетъ по первоначальному устройству.	—
Федеративныя малайскія казенныя жел. дороги.	Всѣ эти расходы, за исключеніемъ покупки новыхъ, и болѣе тяжелыхъ паровозовъ, помѣщаются въ статьѣ „особая служба“ счета доходовъ и заносятся въ счетъ по обыкновенной эксплоатаціи въ статью той службы, къ которой относится расходъ.	Съ ними поступаютъ такъ же, какъ съ расходами, о которыхъ говорилось въ предыдущемъ вопросѣ.	а) Нѣтъ, эти расходы оцѣниваются правительствомъ и имъ утверждаются. б) Правительство рѣшаетъ этотъ вопросъ, разсматривая нашъ бюджетъ на будущій годъ. Нѣтъ общаго плана, но есть стремленіе удержать счетъ по первоначальному устройству на наиболѣе низкомъ уровнѣ.	Подобна смѣшенія не бываетъ.	Расходы заносятся въ счетъ по первоначальному устройству.	Служба пути, счетъ доходовъ.	Въ счетъ по первоначальному устройству или въ счетъ доходовъ, смотря по обстоятельствамъ.	Они заносятся въ счетъ по содержанію съ момента открытія для эксплоатаціи.	Мы не дѣлаемъ подобныхъ передвиженій.

Управленія.	Вопросъ 1. —	Вопросъ 2. —	Вопросъ 3. —	Вопросъ 4. —	Вопросъ 5. —	Вопросъ 6. —	Вопросъ 7. —	Вопросъ 8. —	Вопросъ 9. —
	Отвѣты.	Отвѣты.	Отвѣты.	Отвѣты.	Отвѣты.	Отвѣты.	Отвѣты.	Отвѣты.	Отвѣты.
Канскія каз. жел. дороги.	1° и 2°. — отчасти въ счетъ по первоначальному устройству, отчасти въ счетъ открытыхъ линій. 3° Въ счетъ открытыхъ линій. 4°. Первоначальное устройство и открытыя линіи. 5° Первоначальное устройство. 6°. Отчасти въ счетъ эксплоатаціи, отчасти амортизаціи.	Въ счета: а) Открытыя линіи. б) Первоначальное устройство.	Нѣтъ.	Нѣтъ. —	Въ счетъ открытыхъ линій.	Въ содержаніе.	Въ содержаніе.	Заносятся въ содержаніе съ момента открытія линіи.	Счетъ первоначальнаго устройства не сокращается.
Центральныя южно-африканскія жел. дороги.	Если замѣна необходима вслѣдствіе порчи первоначальнаго объекта, то расходы по обновленію заносятся въ счетъ по первоначальному устройству, и первоначальная стоимость стараго объекта погашается въ этомъ счетѣ путемъ переноса въ фондъ по обновленію. Если болѣе тяжелый типъ рельсовъ замѣняетъ болѣе легкій, разница въ цѣнѣ между старымъ и новымъ (матеріаломъ только) заносится въ счетъ по первоначальному устройству. Задѣльныя работы для производства перемѣны заносятся въ счета по улучшенію или по эксплоатаціи. Для подкрѣпленія мостовъ, расходы заносятся въ счета по улучшенію, если замѣна не совершается въ силу вышеприведеннаго принципа.	а) Расходы по переводу пути съ одного мѣста станціи на другое заносятся въ расходы по эксплоатаціи. б) Если въ передѣлку входитъ проложеніе добавочнаго пути, стоимость ея заносится въ счетъ по первоначальному устройству.	Ежегодно дѣлается предварительный вычетъ изъ чистаго дохода на улучшенія, часть этихъ назначеній переводится въ счетъ по первоначальному устройству, чтобы покрыть расходы по новымъ работамъ. Расходы на пріобрѣтеніе новаго матеріала заносятся въ счетъ по первоначальному устройству, и улучшенія заносятся съ расходами по нихъ производству въ счетъ существующихъ работъ.	Едва ли возможно, чтобы расходы по первоначальному устройству заносились въ счетъ по эксплоатаціи и наоборотъ, такъ какъ въ случаѣ контроля обнаружилась бы ошибка, а въ другихъ случаяхъ назначенія по первоначальному устройству утверждаются начальникомъ бухгалтеріи и начальникомъ контроля прежде, чѣмъ они одобряются совѣтомъ управленія.	Исправленія профиля заносятся въ счетъ первоначальнаго устройства. Выпрямленіе линіи тоже заносится въ счетъ первоначальнаго устройства съ соотвѣтственнымъ кредитомъ, списаннымъ со счета по обновленію за оставленныя работы.	Постоянныя улучшенія.	Въ расходы по эксплоатаціи.	Въ расходы по эксплоатаціи.	а) Первоначальная стоимость предмета погашается въ счетѣ по первоначальному устройству. б) Въ фондъ обновленія.
Казенныя жел. дороги Наталя.	Только стоимость улучшеній заносится въ счета по первоначальному устройству.	Въ дебетъ счета по первоначальному устройству, если цѣнность превосходитъ 100 ф. стерлин. (2.500 фр.), въ противномъ случаѣ — въ дебетъ счета по улучшенію.	Да, для маленькихъ работъ, цѣнностью менѣе 100 фунт. стерлинг. (2.500 фр.).	—	Въ счетъ по первоначальному устройству.	Въ службу содержанія.	Въ службу, по которой производится работа.	Въ расходы по эксплоатаціи.	Въ случаѣ продажи предмета, полученная цѣнность заносится въ кредитъ счета по первоначальному устройству.

Управленія.	Вопросъ 1. —	Вопросъ 2. —	Вопросъ 3. —	Вопросъ 4. —	Вопросъ 5. —	Вопросъ 6. —	Вопросъ 7. —	Вопросъ 8. —	Вопросъ 9. —
	Отвѣты.	Отвѣты.	Отвѣты.	Отвѣты.	Отвѣты.	Отвѣты.	Отвѣты.	Отвѣты.	Отвѣты.
Казенныя жел. дороги Кипра.	Слѣдовало бы ихъ предусматривать въ ежегодныхъ бюджетахъ, но вопросъ еще не былъ поставленъ въ этой странѣ.	Этотъ вопросъ еще не затрагивался.	Нѣтъ.	Всѣ расходы по первоначальному устройству утверждаются государственнымъ секретаремъ; мѣстный контролеръ, послѣ этого утвержденія полновластенъ.	Не было еще случая, но должно быть были бы занесены въ бюджетъ.	Въ постоянныхъ бюджетахъ.	Вопросъ не возбуждался.	Заносятся въ расходы по содержанію со дня открытія линіи для эксплоатаціи.	Желѣзная дорога Кипра была построена при помощи госуд. заема. Каждый годъ вносится 1% въ амортизаціонный фондъ. Въ 50 лѣтъ стоимость жел. дороги, капиталъ и проценты будутъ выплачены. Весь измѣненный матеріалъ замѣщается въ бюджетѣ взносомъ въ счетъ доходовъ.
Казенныя жел. дор. Новаго Южнаго Уэльса.	По общему правилу въ расходы по эксплоатаціи, но въ случаѣ, если исправленія чрезвычайныя, то часть ихъ заносится въ счетъ по первоначальному устройству.	Въ расходы по эксплоатаціи, если длина та же; если длина пути увеличивается, то расходъ заносится въ счетъ по первоначальному устройству, если онъ превышаетъ 100 фун. стерл. (2.500 фр.) ниже этой цифры, онъ заносится въ расходы по эксплоатаціи.	Нѣтъ. Заносится въ обыкновенные расходы по эксплоатаціи. Всѣ расходы, которые не заносятся въ счетъ по первоначальному устройству, заносятся въ дебетъ счета расходовъ по эксплоатаціи.	—	Стоимость прежняго устройства заносится въ расходы по эксплоатаціи; новыя добавочныя работы заносятся въ счетъ по первоначальному устройству.	По общему правилу въ расходы по эксплоатаціи, но въ нѣкоторыхъ исключительныхъ случаяхъ, если путь не хорошо построенъ съ самаго начала, то часть заносится въ счетъ по первоначальному устройству.	Въ расходы по эксплоатаціи.	Во всѣхъ случаяхъ расходы по содержанію заносятся въ расходы по эксплоатаціи.	Расходы по эксплоатаціи дебетируются и счетъ по первоначальному устройству кредитируется первоначальной стоимостью.
Казенныя жел. дор. Тринидада.	1 и 2. Въ чистый доходъ. 3 и 4. Въ расходы по эксплоатаціи: обновленія. 5. Въ счетъ по первоначальному устройству и въ чистый доходъ. 6. Въ никакой.	а) Въ расходы по эксплоатаціи. б) Въ чистый доходъ и въ первоначальное устройство.	Нѣтъ. Добавленія и улучшенія, которыя не являются замѣной, заносятся въ счетъ по первоначальному устройству или въ счетъ чистаго дохода.	Нѣтъ.	Въ расходы по эксплоатаціи.	Въ расходы по эксплоатаціи.	Въ расходы по эксплоатаціи.	Въ счетъ по первоначальному устройству до момента, когда служба постройки приводитъ линію въ надлежащій видъ, затѣмъ въ счетъ по эксплоатаціи.	Вопросъ не возбуждался. Остатки матеріаловъ продаются и вырученное заносится въ кредитъ счета по первоначальному устройству. Необходимо было бы имѣть большую книгу, куда заносились бы подобные кредиты, изъ которыхъ вычиталась бы цѣнность первоначальнаго устройства предпріятій.

Основанія статистики эксплоатируемыхъ желѣзныхъ дорогъ и однообразной группировки расходовъ по эксплоатаціи въ Великобританіи.

Докладъ Бернскому Международному Желѣзнодорожному Конгрессу.
В. М. Акворта (W. M. Acworth).

Переводъ *А. А. Брандта.*

Когда мнѣ предложили сдѣлать докладъ Международному Желѣзнодорожному Конгрессу по вопросу о желѣзнодорожной статистикѣ въ Соединенномъ Королевствѣ, а именно: а) объ основаніяхъ статистики эксплоатируемыхъ желѣзныхъ дорогъ и б) объ однообразной группировкѣ расходовъ по эксплоатаціи, то я вспомнилъ старинный анекдотъ. Нѣкій авторъ писалъ однажды книгу о фаунѣ Ирландіи. Одна глава была озаглавлена: „Змѣи въ Ирландіи", а заключала въ себѣ только слѣдующіе слова: „Въ Ирландіи нѣтъ змѣй". Вотъ также и въ Соединенномъ Королевствѣ нѣтъ ни основаній статистики эксплоатируемыхъ желѣзныхъ дорогъ, какъ нѣтъ и однообразной группировки расходовъ по эксплоатаціи. Этимъ я могъ бы закончить свое изложеніе, такъ какъ было бы положительно потерею времени обсуждать существующую въ данный моментъ на англійскихъ желѣзныхъ дорогахъ статистику, подчеркивать отсутствіе всякаго основанія, какой бы то ни было однообразной формы и аналогіи въ организаціи существующей статистики, а также указывать другіе наиболѣе важные ея пробѣлы. Что касается однообразія въ группировкѣ, то достаточно указать на слѣдующій примѣръ. Статья расходовъ, озаглавленная „Содержаніе пути, сооруженій и станцій", въ нашихъ печатныхъ изданіяхъ раздѣлена въ настоящее время на 4 части. Главный инженеръ пути одной изъ нашихъ большихъ желѣзныхъ дорогъ сравнилъ нѣсколько лѣтъ тому назадъ эти 4 подраздѣленія съ 4 корзинами, стоящими у стола инженера каждаго общества желѣзныхъ дорогъ. Исключительно отъ случая зависитъ, говоритъ онъ, въ какую изъ 4 корзинъ попадетъ тотъ или другой расходъ.

Тѣмъ не менѣе, чтобы не оставлять конгресса безъ всякихъ свѣдѣній о положеніи британскихъ желѣзныхъ дорогъ съ точки зрѣнія статистики, было бы не безынтересно дать краткій историческій очеркъ вопроса. Болѣе 40 лѣтъ тому назадъ, въ 1868 году, законъ предложилъ всѣмъ желѣзнодорожнымъ обществамъ составлять и опубликовывать каждые 6 мѣсяцевъ докладъ съ отчетами и статистическими таблицами, согласно образцамъ, указаннымъ въ самомъ законѣ. Эти образцы могли быть измѣняемы лишь Board of Trade *) съ согласія заинтересованнаго общества. Понятно, что разъ эти, образцы нельзя было измѣнять общимъ порядкомъ безъ согласія каждаго заинтересованнаго общества, то предписанная закономъ форма ихъ составленія осталась

*) Board of Trade—англійское министерство торговли, которому подчинены въ порядкѣ надзора и желѣзныя дороги.

почти такой же и по сегодняшній день. Между тѣмъ, 3 года спустя новый законъ обязалъ желѣзнодорожныя общества ежегодно доставлять Board of Trade и нѣкоторыя другія свѣдѣнія. Поправкою, принятою въ 1888, Board of Trade получило право во всякое время расширять и измѣнять эти доклады, какъ оно признаетъ нужнымъ. Тѣмъ не менѣе Board of Trade до сихъ поръ очень рѣдко пользуется своимъ правомъ требовать представленія другихъ свѣдѣній. Самый значительный случай въ этомъ отношеніи произошелъ, пожалуй, въ 1903 г., когда впервые Board of Trade потребовало статистическія свѣдѣнія о длинѣ вспомогательныхъ путей, которыя до тѣхъ поръ ни однимъ обществомъ не печатались, и которыя не имѣлись даже у наиболѣе крупныхъ компаній для собственнаго пользованія.

Въ теченіе уже многихъ лѣтъ раздаются жалобы на недостаточность и неточность доставляемыхъ свѣдѣній. Въ первомъ изъ этихъ двухъ золъ виновата преимущественно сама публика, такъ какъ мнѣніе, что желѣзныя дороги являются частнымъ предпріятіемъ, подобнымъ бакалейной или мясной торговлѣ, и, что, поэтому, публика не имѣетъ никакого права быть освѣдомляемой на этотъ счетъ, глубоко вкоренилось въ умахъ англійскихъ желѣзнодорожныхъ дѣятелей. Съ другой стороны, они сами жалуются на неточность статистическихъ свѣдѣній. Таблицы, составленныя по старымъ образцамъ, выработаннымъ сорокъ лѣтъ тому назадъ, конечно, не могутъ соотвѣтствовать требованіямъ, предъявляемымъ современнымъ желѣзнодорожнымъ дѣломъ; вслѣдствіе отсутствія какой-либо высшей власти, которая рѣшала бы, въ какую рубрику слѣдуетъ предпочтительно заносить данный расходъ, ни одно заглавіе существующихъ подраздѣленій не имѣетъ одинаковаго значенія для всѣхъ обществъ, и, вслѣдствіе этого, всякія сравненія расходовъ, предназначенныхъ на одинъ и тотъ же номинальный предметъ, на двухъ какихъ-либо дорогахъ по самому существу дѣла представляются неправильными.

Приведу здѣсь нѣсколько примѣровъ невозможности вливать новое вино въ старые мѣха. Въ теченіе 30 или 40 лѣтъ британскія желѣзнодорожныя общества помѣстили громадные капиталы въ гостинницы и пароходство; съ другой стороны, весьма распространилась практика допускать пробѣгъ поѣздовъ одного общества по линіямъ другого. Капиталы, помѣщенные въ гостинницы, что составляетъ нѣсколько милліоновъ фунтовъ стерлинговъ—заносились до сихъ поръ въ отчеты, какъ „расходы по линіямъ, открытымъ для эксплоатаціи". Но текущіе доходы и расходы этихъ самыхъ гостинницъ не вносятся въ доходы и расходы по эксплоатаціи; они заносятся отдѣльно въ статью „Разные расходы". Также и для пароходства, доходы иногда заносятся, какъ доходы желѣзныхъ дорогъ; и потому, дѣленные на пробѣгъ поѣздовъ они значительно увеличиваютъ сумму дохода, приходящуюся на поѣздо-милю по сравненію съ другимъ обществомъ, которое ведетъ отдѣльный счетъ доходовъ отъ пароходства и доходовъ отъ желѣзной дороги. Другой примѣръ: общая сумма дохода желѣзныхъ дорогъ какого-либо общества состоитъ изъ трехъ частей: а) доходъ отъ пробѣга собственныхъ поѣздовъ по собственнымъ линіямъ; б) часть дохода получается отъ пробѣга этихъ же поѣздовъ по линіямъ другихъ обществъ; в) третья часть доходовъ получается отъ пробѣга поѣздовъ другихъ обществъ. И вотъ этотъ хаосъ цифръ служитъ для опредѣленія дохода, приходящагося на поѣздо-милю. Этихъ нѣсколькихъ примѣровъ, которые можно было бы умножить до безконечности, мнѣ кажется,

достаточно, чтобы показать, насколько опасно сравнивать англійскія желѣзныя дороги съ дорогами другихъ странъ, основываясь на этихъ опубликованныхъ цифрахъ.

Въ іюнѣ 1906 г. предсѣдатель Board of Trade назначилъ комиссію для разсмотрѣнія и выясненія тѣхъ измѣненій, которыя можно было бы сдѣлать въ формѣ и содержаніи отчетовъ и статистики (капиталъ, перевозки, доходы и расходы), составляемыхъ обществами желѣзныхъ дорогъ согласно постановленію Railway Regulation Acts.

Эта комиссія засѣдала три года и представила докладъ, предлагающій совершенно новые образцы отчетовъ и статистики. Эти образцы, которые воспроизведены полностью въ приложеніяхъ къ моему докладу, были приняты единогласно. Я обращу ваше вниманіе на важнѣйшія основы предлагаемой реформы. Комиссія предлагаетъ:

1) отмѣнить двойную работу, которая въ настоящій моментъ исполняется, вслѣдствіе необходимости представлять отчетъ акціонерамъ и выписку изъ него Board of Trade, такъ какъ новые образцы отчетовъ и статистики содержатъ всѣ свѣдѣнія, какъ даваемыя до сихъ поръ Board of Trade, такъ и представляемыя акціонерамъ:

2) опубликовывать доклады за годъ, а не по полугодіямъ;

3) раздѣлить доклады на двѣ части: а) отчеты въ тѣсномъ смыслѣ: б) статистика;

4) обезпечить въ будущемъ однообразное веденіе отчетовъ и статистики, учредивъ постоянную комиссію, которая должна будетъ рѣшать, въ какія статьи заносить поступленія, и будетъ слѣдить слѣдить за тѣмъ, чтобы всѣ общества устанавливали однообразное заглавіе отчетовъ;

5) предписать веденіе *отдѣльныхъ* отчетовъ для всѣхъ различныхъ предпріятій желѣзнодорожныхъ обществъ, домовъ, пароходовъ, гостинницъ, каналовъ и др. съ тѣмъ, чтобы въ будущемъ возможно было установить расходъ по первоначальному устройству, доходы и расходы по эксплоатаціи желѣзной дороги въ собственномъ смыслѣ, независимо отъ цифръ, относящихся ко всей совокупности предпріятій общества;

6) принять мѣры (слишкомъ сложныя, чтобы изучать ихъ тутъ подробно), чтобы въ будущемъ капиталъ общества можно было сравнивать съ собственностью, и чтобы расходы допускали, насколько возможно, сопоставленіе съ исполненной работой и съ вырученнымъ доходомъ:

7) предписать составленіе статистическихъ таблицъ, хотя и не настолько подробныхъ, какъ публикуемыя въ другихъ государствахъ, но все же болѣе полныхъ, чѣмъ тѣ, которыя печатались до сихъ поръ въ Англіи.

При разсмотрѣніи новыхъ образцовъ, предложенныхъ комиссіей, видно, что особеннаго старанія не было приложено, чтобы привести группировку расходовъ по эксплоатаціи въ соотвѣтствіе съ классификаціей, принятой другими государствами. Какъ бы ни было полезно подобное однообразіе, и я послѣднимъ сталъ бы отрицать его полезность, комиссія (и я говорю здѣсь въ качествѣ члена комиссіи) признала практически невозможнымъ сдѣлать что бы то ни было въ этомъ направленіи. Чтобы составлять отчеты англійскихъ желѣзныхъ дорогъ по образцу другихъ государствъ, пришлось бы совершенно порвать съ прошлымъ и радикально измѣнить пріемы англійскаго желѣзнодорожнаго счетоводства. Подобное измѣненіе могло бы совершиться

лишь при благосклонномъ участіи самихъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Но такого содѣйствія общества не расположены были оказывать. И поэтому, комиссія не могла не принять за основаніе англійскихъ отчетовъ и, уважая традиціи, могла лишь предлагать ихъ улучшеніе. Если докладъ комиссіи будетъ утвержденъ и переданъ правительствомъ на разсмотрѣніе Палатъ и, если законъ о предлагаемыхъ комиссіей образцахъ будетъ принятъ, то у насъ будетъ однообразная группировка расходовъ по эксплоатаціи на всемъ протяженіи Соединеннаго Королевства. Но намъ придется предоставить уже будущему поколѣнію заботу о достиженіи еще болѣе важной цѣли, именно — однообразной группировки расходовъ по эксплоатаціи во всемъ цивилизованномъ мірѣ.

Переходя къ другой части вопроса, т. е. къ основаніямъ статистики эксплоатируемыхъ желѣзныхъ дорогъ, мы обратимъ первымъ долгомъ вниманіе на образцы 1—7, озаглавленные „Отчеты капитала.“ Они, по моему мнѣнію, болѣе полны, чѣмъ отчеты, соотвѣтствующіе этимъ отчетамъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ, въ другихъ государствахъ. Какъ и всегда въ такихъ случаяхъ въ Англіи, причина тому историческая. Ни въ какомъ другомъ государствѣ, гдѣ желѣзныя дороги являются частнымъ предпріятіемъ, образованіе и выпускъ новаго капитала не подчинены такому постоянному и тщательному контролю Парламента. Британское желѣзнодорожное общество можетъ приступить къ выпуску капитала не иначе, какъ въ опредѣленное время, на опредѣленную сумму и на опредѣленныя нужды, и притомъ каждый разъ съ особаго разрѣшенія Парламента. Поэтому въ первомъ подраздѣленіи указывается весьма полно и съ разными подробностями разрѣшеніе на выпускъ капитала, затѣмъ, размѣръ его по этому разрѣшенію и, въ третьихъ, употребленіе разрѣшеннаго къ выпуску капитала. Для отдѣльныхъ назначеній составляются еще болѣе подробные отчеты. Отчеты по капиталу заканчиваются двумя образцами; первый (№ 5) даетъ въ соотвѣтствующихъ статьяхъ исчисленія будущихъ расходовъ по первоначальному устройству, тогда какъ другой образецъ (№ 7) заключаетъ въ себѣ тѣ суммы разрѣшеннаго капитала, которыми общество можетъ располагать для производства будущихъ расходовъ.

Слѣдующая группа образцовъ (№№ 8—19) по озаглавлена „отчеты доходовъ и расходовъ“. Въ образцахъ 8 и 9, отчеты всей совокупности предпріятій даются въ сокращенной формѣ.

Всѣ доходы отъ различныхъ операцій: желѣзныхъ дорогъ, пароходовъ, каналовъ, доковъ и проч., объединены, чистый доходъ установленъ, наконецъ, предполагаемое употребленіе его: оплата купоновъ облигацій и акцій, отчисленіе въ запасной фондъ—представлено въ послѣдовательномъ порядкѣ. Отчеты №№ 10—17 образуютъ полную серію, указывающую доходы и расходы каждой вѣтви дѣятельности общества. Отчетъ № 11, напр., показываетъ доходы и расходы, получаемые отъ омнибусовъ и другихъ средствъ передвиженія пассажировъ не по желѣзнымъ дорогамъ, отчетъ № 13—доходы и расходы пароходнаго движенія, и такъ далѣе. Во всякомъ случаѣ отчеты, относящіеся къ второстепеннымъ предпріятіямъ, выражены, насколько возможно, въ сжатой формѣ; здѣсь безполезно распространяться болѣе объ этомъ. Наибольшее значеніе имѣетъ отчетъ № 10: Доходы и расходы по эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ.

Подобно тому, какъ отчетъ № 8 является краткимъ перечнемъ доходовъ и расходовъ всего предпріятія, такъ отчетъ № 10 представляетъ въ дѣйствительности лишь краткій обзоръ доходовъ и расходовъ желѣзной дороги въ собственномъ смыслѣ. Спеціальные отчеты расходовъ приложены къ отчету № 10 въ видѣ добавленія съ подраздѣленіемъ по различнымъ статьямъ: содержаніе пути, содержаніе подвижного состава, расходы по тягѣ и проч., а также къ отчету № 10 прилагаются нѣсколько спеціальныхъ отчетовъ по доходу. Для тѣхъ, кто знаетъ существующіе отчеты и кто изучаетъ новые предложенные образцы, ясно, что эти послѣдніе, не будучи столь полными, какъ отчеты другихъ государствъ, все же представляютъ значительный шагъ впередъ по сравненію съ тѣмъ, что было до сихъ поръ въ Великобританіи. Прилагаемая ниже вѣдомость А: „Содержаніе пути и сооруженій" состоитъ, напримѣръ, изъ 20 различныхъ статей, тогда какъ раньше ихъ было не болѣе шести; благодаря этому, впервые ясно и подробно будетъ видно, на что въ дѣйствительности истрачены деньги; съ другой стороны, при сопоставленіи ея съ соотвѣтствующей статистикой исполненныхъ работъ и потребленныхъ матеріаловъ (№ X), получится довольно ясное представленіе о достигнутыхъ результатахъ. Кромѣ того, и къ этому нѣтъ надобности каждый разъ возвращаться, благодаря большому количеству отдѣльныхъ статей и въ связи съ предложеніемъ созвать постоянную комиссію, на обязанности которой будетъ лежать разрѣшеніе спорныхъ вопросовъ, въ будущемъ отчеты разныхъ обществъ станутъ болѣе или менѣе однообразными и доступными для сравненія по каждому отдѣльному подраздѣленію.

Слѣдующія двѣ прилагаемыя ниже вѣдомости В и С заключаютъ въ себѣ содержаніе и обновленіе подвижного состава и расходы по тягѣ. Англійская традиціонная организація, объединяющая въ одну службу содержаніе паровозовъ и надзоръ за ихъ движеніемъ по линіи, не допускала принять болѣе правильнаго дѣленія, которое состояло бы естественно въ соединеніи всѣхъ расходовъ по управленію поѣздами. Но по крайней мѣрѣ кое-какія усилія были сдѣланы въ этомъ направленіи. Расходы по управленію паровозами впервые были ясно отдѣлены отъ расходовъ по содержанію ихъ. Точно также въ прилагаемой вѣдомости D, „Расходы по службѣ тяги и подвижного состава", вознагражденіе поѣздной прислуги, чистка, смазка и освѣщеніе вагоновъ, впервые раздѣляются на отдѣльныя главы. Такъ что въ будущемъ, присоединяя эти главы къ расходамъ по управленію паровозами, получится приблизительная картина расходовъ по управленію поѣздомъ. Кромѣ того, расходы по подвижному составу дѣлятся на четыре главныхъ отдѣла: увеличеніе состава, обновленіе матеріала, ремонтъ и расходы по мастерскимъ. Затѣмъ, статистическая вѣдомость № XI показываетъ достигнутые результаты, соотвѣтствующіе произведеннымъ уплатамъ, указаннымъ въ отчетахъ.

Я обращаю вниманіе на то, что въ расходахъ не дѣлается различія между перевозкою товаровъ и перевозкою пассажировъ. Ясно, что всякое распредѣленіе расходовъ этихъ двухъ видовъ, еслибы его попытались произвести, будетъ болѣе или менѣе неточнымъ и будетъ основано на предположеніяхъ и гипотезахъ. Впрочемъ, по моему мнѣнію, какъ бы несовершенно оно ни было, оно можетъ быть полезно и должно-быть сдѣлано. Но доклады комиссій обыкновенно носятъ характеръ компромисса; и въ этомъ случаѣ верхъ одержала

теорія желѣзнодорожныхъ обществъ, говорящая, что въ общемъ лучше отказывать, чѣмъ давать свѣдѣнія, связанная съ теоріей строгихъ статистиковъ, полагающихъ, что въ отчетахъ, долженствующихъ изображать математически точные факты дѣйствительности, не должно быть мѣста предположеніямъ.

Другая спеціальная вѣдомость F, прилагаемая ниже, заслуживаетъ вниманія въ своей части „Расходы". Въ дѣйствительности это отчетъ расходовъ, хотя онъ фигурируетъ въ доходахъ. Онъ озаглавленъ „взятіе и доставка на домъ багажа и товаровъ и перевозка багажа пассажирскими поѣздами". Всѣ знаютъ, конечно, что на англійскихъ желѣзныхъ дорогахъ тарифы по перевозкѣ товаровъ содержатъ въ себѣ обыкновенно перевозку не только по желѣзнымъ дорогамъ, но и доставку безъ особыхъ накладныхъ расходовъ на домъ. До сихъ поръ общества имѣли обыкновеніе указывать общій доходъ отъ перевозки товаровъ, затѣмъ, вычитать изъ этой суммы расходъ по доставкѣ на домъ всей перевозки въ товарныхъ и пассажирскихъ поѣздахъ, и заносить сальдо въ отчетъ, какъ доходъ отъ перевозки товаровъ. Въ будущемъ стоимость доставки на домъ будетъ указана подробно; суммы, занесенныя въ доходъ отъ перевозки пассажирскими и товарными поѣздами, тоже будутъ соотвѣтственнымъ образомъ указаны, и затѣмъ будутъ вычтены изъ доходовъ по пассажирскому или по товарному движенію по принадлежности.

Слабая сторона новыхъ отчетовъ—отличая отчеты въ собственномъ смыслѣ отъ статистики—заключается безусловно въ доходахъ таблицы № 10. Возраженія, признанныя или, по крайней мѣрѣ, считавшіяся неоспоримыми, были представлены противъ подробнаго дѣленія доходовъ желѣзныхъ дорогъ. И въ концѣ концовъ комиссія удовлетворилась предложеніемъ весьма небольшого количества статей. Доходы отъ пассажирскаго движенія распредѣлены между тремя главными статьями: обыкновенные билеты 1-го, 2-го и 3-го класса, абонементные билеты 1-го, 2-го и 3-го класса и рабочіе билеты. Выраженіе „обыкновенные билеты", одобренное долголѣтнимъ употребленіемъ, тѣмъ не менѣе крайне неудачно выбрано. Подъ нимъ понимаются не только простые билеты по обыкновенному километрическому тарифу, и обыкновенные обратные билеты, но, кромѣ того, еще сотни милліоновъ билетовъ по тарифу, не превышающему четверти пенса за 1 километръ (1,62 сантима): билеты для экскурсій, билеты базарные, спеціальные для игроковъ въ „гольфъ", для рыболововъ, велосипедистовъ, солдатскіе и матросскіе, билеты субботніе, льготные и другіе билеты по исключительному тарифу, слишкомъ многочисленные для подробнаго ихъ перечисленія.

Статистическія вѣдомости (№№ XIII, XIV и XV), касающіяся доходовъ по эксплоатаціи, не болѣе полезны, чѣмъ предыдущія. Что касается пассажировъ, то предлагается показывать число ихъ съ тѣми же подраздѣленіями на обыкновенныхъ, абонентовъ, рабочихъ, дѣлая притомъ несомнѣнно весьма полезное добавленіе указаніемъ числа пассажировъ, прибывающихъ по сѣти каждаго общества. Доклады нашего Board of Trade, дающіе количество пассажировъ, перевезенныхъ на британскихъ желѣзныхъ дорогахъ, до сихъ поръ указывали только количество пассажировъ, перевезенныхъ каждымъ обществомъ въ отдѣльности, между тѣмъ въ Лондонѣ, какъ и въ другихъ большихъ городахъ, путешественникъ, сдѣлавшій пробѣгъ только въ 3 и 4 мили (5 — 6,5 километр.), могъ воспользоваться сѣтью трехъ различныхъ

обществъ, такъ что число дѣйствительныхъ пассажировъ, вѣроятно, на 100 или 200 милліоновъ ниже цифры, показанной Board of Trade. Аналогичная графа „Количество тоннъ, прибывающихъ по сѣти общества“ дается по этой же причинѣ въ статистической таблицѣ по перевозкѣ товаровъ. Таблица № XV, въ которую вносится отдѣльно и количество тоннъ глазныхъ предметовъ, прибывающихъ и отправляемыхъ по каждой сѣти и перевозимыхъ посылками минимумъ въ 2 тонны, будетъ, конечно, полезна, такъ какъ покажетъ, по крайней мѣрѣ въ общихъ чертахъ, характеръ главной перевозки каждаго общества и процентное отношеніе къ общему количеству перевозокъ посылками менѣе 2-хъ тоннъ.

Теперь я приступаю къ вопросу, котораго нельзя обойти молчаніемъ, но о которомъ я не хотѣлъ бы очень распространяться. Та часть доклада, о которой я сейчасъ говорилъ, касалась лишь проектовъ отчетовъ и статистическихъ вѣдомостей, рекомендованныхъ единогласно комиссіей. Но по вопросу, слѣдуетъ ли также устанавливать цифры, дающія тонно-мили, пассажирскія и товарныя вагоно-мили, комиссія раздѣлилась на два лагеря. Всѣмъ, безъ сомнѣнія, извѣстно, что англійскія общества, за однимъ важнымъ исключеніемъ, не даютъ этихъ цифръ. По ихъ оффиціальнымъ заявленіямъ, подобныя вычисленія безполезны и чрезвычайно дороги; обнародованіе ихъ приведетъ къ невѣрнымъ толкованіямъ и весьма серьезнымъ неудобствамъ. Я, конечно, не имѣю намѣренія обсуждать здѣсь этого вопроса. Говорить желѣзнодорожному дѣятелю другого государства, которому эти цифры такъ же нужны, какъ градусникъ врачу, объ ихъ пользѣ, было бы глупо; но, также точно безполезно было бы обсуждать этотъ вопросъ съ англійскими желѣзнодорожными дѣятелями, мнѣніе которыхъ установилось (по причинамъ, можетъ быть, совершенно другимъ, чѣмъ тѣ доводы, которые высказываются въ публикѣ). Но то, что произошло въ комиссіи, не лишено интереса. Комиссія состояла изъ 9 членовъ. Трое изъ нихъ были представителями желѣзнодорожныхъ обществъ и объ ихъ взглядахъ я уже говорилъ; трое членовъ, до назначенія въ комиссію, отстаивали публично необходимость этихъ цифръ. Трое послѣднихъ, среди нихъ предсѣдатель, приступили къ вопросу безъ предвзятаго мнѣнія.

Послѣ долгихъ преній и опроса многочисленныхъ свидѣтелей, среди которыхъ все-таки былъ одинъ не англичанинъ, двѣ крайнія группы поддерживали свое первоначальное мнѣніе, три нейтральныхъ же члена остановились на среднемъ рѣшеніи. Они констатировали въ докладѣ, что подобная статистика полезна, что расходы на нее не столь значительны и въ заключеніе обращали вниманіе начальствующихъ лицъ желѣзныхъ дорогъ Англіи на подобную статистику и рекомендовали введеніе ея въ болѣе широкихъ размѣрахъ. Но далѣе они указывали, „что она можетъ утратить большую часть своего значенія, если эти подсчеты явятся результатомъ лишь исполненія возложенной обязанности“, и что нѣтъ достаточныхъ основаній настаивать на введеніи этой статистики во всѣхъ обществахъ до тѣхъ поръ, пока она не будетъ добровольно принята важнѣйшими компаніями.

Двѣ крайнія группы объявили себя несогласными съ этимъ рѣшеніемъ. Три члена, представители желѣзныхъ дорогъ, высказали мнѣніе, что подобная статистика безполезна. Три другихъ высказались за то, что не видятъ причины относиться къ этой статистикѣ иначе, чѣмъ ко всякой другой.

Если есть обязанность въ одномъ случаѣ, отчего же ей не быть и во всѣхъ остальныхъ? Они не видятъ причины, почему бы она утратила большую часть своего значенія, если соотвѣтствующія вычисленія производились бы, вслѣдствіе возложенной обязанности, и, кромѣ того, они высказали мнѣніе, что свѣдѣнія, получаемыя этой статистикой, должны быть доступны какъ Парламенту, такъ и публикѣ. Практически говоря, они предлагаютъ принять вмѣстѣ съ образцами, данными въ приложеніи I доклада, также и добавочную серію образцовъ, заключающихся въ приложеніи II.

Теперь интересно посмотрѣть, каково будетъ отношеніе Board of Trade и Парламента къ этому вопросу.

Приложеніе № 1.

Образцы отчетовъ и статистическихъ вѣдомостей.

Первая часть. Финансовые отчеты.

(№ 1—7. Отчеты по капиталу).

№ 1а. Номинальный капиталъ, разрѣшенный и собранный обществомъ.

Акты Парламента или удостовѣренія Board of Trade.	Разрѣшенный къ выпуску капиталъ.			Собранный капиталъ.			Сальдо.		
	Акціи.	Облигаціи.	Всего.	Акціи.	Облигаціи.	Всего.	Акціи.	Облигаціи.	Всего.
	£	£	£	£	£	£	£	£	£
I. Акты или удостовѣренія, дающія право на выпускъ капитала, использованныя вполнѣ . .									
Всего . . .									
II. Акты или удостовѣренія, дающія право на выпускъ капитала, не вполнѣ использованныя.									
(Перечисленіе одинъ за другимъ и въ хронологическомъ порядкѣ всѣхъ актовъ и удостовѣреній)									
1									
2									
и т. д.									
Всего . .									

№ 1б. Нарицательный разрѣшенный къ выпуску и собранный совмѣстно съ другимъ обществомъ капиталъ.

Акты Парламента.	Разрѣшенный къ выпуску капиталъ.			Собранный капиталъ.			Сальдо.		
	Акціи.	Облигаціи.	Всего.	Акціи.	Облигаціи.	Всего.	Акціи.	Облигаціи.	Всего.
	£	£	£	£	£	£	£	£	£

№ 1в. Нарицательный капиталъ, разрѣшенный къ выпуску и собранный другимъ обществомъ, которому общество гарантируетъ совокупно или раздѣльно опредѣленный дивидендъ.

АКТЫ ПАРЛАМЕНТА.	Разрѣшен. капиталъ.			Собран. капиталъ.			Сальдо.		
	Акціи.	Облигаціи.	Всего.	Акціи.	Облигаціи.	Всего.	Акціи.	Облигаціи.	Всего.
	£	£	£	£	£	£	£	£	£
Примѣчаніе.—Необходимо каждый разъ указать, гарантируется ли дивидендъ совокупно съ другимъ обществомъ или другими обществами (названія которыхъ необходимо обозначить) или отдѣльно									

№ 2. Акціонерный капиталъ, собранный, какъ показано въ таблицѣ 1а, съ указаніемъ выпущенной части.

НАИМЕНОВАНІЕ.	Сумма собранная.	Сумма выпущенная.	Увеличенія или уменьшенія нарицательнаго капитала.	Сумма, на которую долженъ пациститься дивидендъ.	Сумма, съ которой дивиденд. будетъ выдаваться только въ будущ.	Запоздавшіе взносы.	Суммы не востребованныя.	Суммы не выпущенныя.
	£	£	£	£	£	£	£	£
Указать каждую категорію акцій въ хронологическомъ порядкѣ установленія съ обозначеніемъ характера дивиденда, привиллегированнаго или обыкновеннаго, а также всѣхъ другихъ условій, связанныхъ съ ними . .								
Всего . .								

Примѣчаніе Можно вставить, если понадобится, между „Сумма собранная“ и „Сумма выпущенная“ столбецъ, указывающій „Добавочныя акціи, выпущенныя для доставленія Обществу разрѣшеннаго запасного капитала“.

№ 3. Капиталъ, полученный путемъ займовъ и выпуска облигацій.

	Заемъ съ указаніемъ %.					Выпускъ облигацій.						Всего получено посредствомъ займовъ и выпуска облигацій.
						Сумма бумагъ.	Увеличеніе и уменьшеніе наличнаго суммы посредствомъ конверсіи.	Бумаги въ обращеніи.				
	%	%	%	%	Всего.			%	%	%	Всего.	
	£	£	£	£	£	£	£	£	£	£	£	£
Сальдо . . .												
Сальдо . . .												
Увеличеніе . . .												
Уменьшеніе . .												

Общая сумма разрѣшеннаго капитала, собранная путемъ займовъ и выпуска облигацій, для созданія капитала по таблицѣ № 1а . . . . . .

Вычесть: Сумму, собранную, но не находящуюся еще въ распоряженіи . . . . . £

Сокращеніе права займа, благодаря предварительной уплатѣ процентовъ изъ капитала . . . . . .

Капитализированная цѣнность изъятій по найму, аннуитетовъ или податей, согласно статьѣ 5 Lands Clauses Consolidation Acts Amendement Act 1860 . . . . . .

Другіе вычеты . . . . . .

Всего вычетовъ . . . .

Общая сумма, полученная путемъ займовъ и выпуска облигацій; подробности будутъ даны ниже . . . . . .

Сальдо права займа . . . . . .

№ 4. Доходы и расходы по отчету по первоначальному устройству.

Дебетъ.

Р А С Х О Д Ы.	Суммы израсходованныя къ—числу.	Суммы израсходованныя въ теченіе года по табл. 5.	Всего.
	£ s d	£ s d	£ d
Линіи, открытыя для эксплоатаціи			
Линіи, не открытыя для эксплоатаціи			
Новыя линіи			
Расширеніе существующихъ линій			
Линіи арендованныя			
Линіи въ общемъ владѣніи			
Линіи, арендованныя сообща			
Подвижной составъ			
Мастерскія и матеріалы для построекъ и ремонта			
Земельные участки и зданія			
Матеріалы и инструменты			
Общая сумма капитала, помѣщеннаго въ желѣзнодорожное предпріятіе			
Лошадиный паркъ			
Повозки для доставки и отправленія пакетовъ, товаровъ и пассажировъ:			
1. Повозки для товаровъ и пакетовъ			
2. Повозки для пассажировъ			
Пароходы			
Каналы			
Доки, порты и верфи			
Гостинницы			
Электрическія станціи и др.			
Участки, собственность и др., не составляющіе желѣзной дороги и станцій:			
а) предназначенные для эксплоатаціи желѣзной дороги			
б) не предназначенные для эксплоатаціи желѣзной дороги			
Другія предпріятія (Перечислить въ отдѣльности).			
Участіе въ другихъ обществахъ (Подробности смотри въ табл. 4а ниже).			
Спеціальные расходы			
Итого всѣхъ расходовъ			
Балансъ			
Всего			

Кредитъ.

Д О Х О Д Ы.	Суммы поступившія къ—числу.	Суммы поступившія въ теченіе года.	Всего.
	£ s d	£ s d	£ s d
Акціи (№ 2)			
Займы (№ 3)			
Облигаціи (№ 3)			
Преміи по акціямъ			
Преміи по облигаціямъ			
Всего премій			
Потери по акціямъ			
Потери по облигаціямъ			
Всего потерь			
Балансъ премій и потерь			
Итого всѣхъ доходовъ			
Балансъ			
Всего			

№ 4а. Участіе въ другихъ обществахъ.

Наименованіе.	Сумма.	Характеръ залога или помѣщенія капитала.
	£	
а) Общества желѣзныхъ дорогъ . .		
b) Другія общества		

№ 5. Подробности о расходахъ въ отчетѣ по первоначальному устройству въ теченіе періода, кончающагося . . . . . .

	Земельные участки и возмѣщеніе убытковъ.	Постройка пути и станцій, механическія работы и др.	Издержки по тяжбамъ и парламентскіе расходы.	Всего
	£ s d	£ s d	£ s d	£ s d
Покупка жел. дорогъ.				
Линіи, принадлежащія обществу, открытыя для эксплоатаціи (подробно)				
Линіи, принадлежащія обществу, не открытыя для эксплоатаціи . .				
Новыя линіи (подробно)				
Увеличеніе и расширеніе существующихъ линій (подробно) . .				
Линіи арендованныя (подробно).				
Линіи въ общемъ владѣніи (подробно)				
Линіи, арендованныя сообща (подробно)				
Подвижной составъ:				
Паровозы . . . . . / Пассажирскіе вагоны . . / Товарные вагоны . . . . / Служебные вагоны . . . — Указать находящіеся на лицо и типъ каждаго разряда, въ соотвѣтствіи съ состояніемъ подвижного состава.				
Мастерскія и матеріалы для построекъ и ремонта (подробно)				
Лошадиный паркъ				
Повозки для доставки на домъ пакетовъ, товаровъ и пассажировъ (подробно)				
Пароходы (подробно)				
Каналы (подробно)				
Доки, порты и верфи (подробно)				
Гостинницы (подробно)				
Электрическія станціи и др. (подробно)				
Участки, недвижимое имущество и др., не составляющіе части желѣзной дороги и станцій				
а) Предназначенные для эксплоатаціи желѣзной дороги (подробно)				
б) Не предназначенные для эксплоатаціи желѣзной дороги (подробно)				
Участіе въ другихъ обществахъ (подробно)				
а) Общества желѣзныхъ дорогъ				
б) Другія общества				
Спеціальные расходы (указать подробности)				
Общій расходъ по устройству за годъ . .				

№ 6. Оцѣнка будущихъ расходовъ по первоначальному устройству.

Расходы, произведенные по сей день на главныя текущія работы.	ПРЕДМЕТЫ РАСХОДОВЪ.	Оцѣнка будущихъ расходовъ.		
		Въ теченіе года, оканчивающагося	Продолженіе и до конца года.	Всего.
£		£	£	£
	Покупка желѣзныхъ дорогъ (подробно)			
	Линіи, принадлежащія обществу, открытыя для эксплоатаціи (подробно)			
	Линіи, принадлежащія обществу, неоткрытыя для эксплоатаціи (подробно).			
	Новыя линіи (подробно)			
	Расширеніе и увеличеніе существующихъ линій (подробно)			
	Линіи, арендованныя (подробно) . .			
	Линіи въ общемъ владѣніи (подробно)			
	Линіи, арендованныя сообща (подробно)			
	Подвижной составъ			
	Мастерскія и матеріалы для построекъ и ремонта			
	Пароходы			
	Доки, порты и верфи			
	Гостинницы			
	Электрическія станціи и др.			
	Участіе въ другихъ обществахъ . .			
	Спеціальные расходы			
	Разные			
	Всего . . .			
	Работы не начатыя и работы отсроченныя			

№ 7. Права выпуска и другіе источники, находящіеся въ распоряженіи для производства будущихъ расходовъ по первоначальному устройству.

	£	£
Акціонерные и облигаціонные капиталы, разрѣшенные къ выпуску, но еще не собранные (табл. № 1)		
Акціонерный собранный капиталъ, но еще не поступившій въ кассу (табл. № 2)		
Запоздавшіе взносы		
Суммы не потребованныя		
Суммы не выпущенныя		
Облигаціонный капиталъ выпущенный, но не находящійся еще въ распоряженіи (табл. № 3)		
Оставшееся неиспользованнымъ право займа (табл. № 3)		
Прибавить или Вычесть } сальдо { кредиторъ или дебиторъ } (Сообразно отчету по первоначальному устройству № 1)		
Всего		

(№ 8 до 19 отчеты доходовъ и расходовъ).

№ 8. Доходы и расходы всей совокупности предпріятія.

Таблица.		Валовой доходъ.	Расходъ.	Чистый доходъ.	ГОДЪ 19		
					Валовой доходъ.	Расходъ.	Чистый доходъ.
		£ s d	£ s d	£ s d	£	£	£
10	Желѣзная дорога						
11	Омнибусы и другія повозки не принадлеж. къ желѣзн. дорогѣ						
12	Буфеты, и вагоны-рестораны, въ эксплоатаціи общества						
13	Пароходы						
14	Каналы						
15	Доки, порты и верфи . .						
16	Гостинницы						
17	Другія разнообразныя операціи, совершаемыя обществомъ (подробно) . .						
	Всего . . . £ .						
	Разные доходы (чистые):						
	Сдача въ наемъ домовъ и земельныхъ участковъ						
	Сдача въ наемъ гостинницъ						
	Доходъ отъ другихъ наймовъ, включая земельныя повинности						
	Проценты и дивиденды съ бумагъ (подробно) .						
	Право трансфертовъ						
	Проценты						
	Спеціальные предметы						
	Всего чистаго дохода .						

№ 9. Проектъ распредѣленія чистаго дохода.

—		—	Отчетный годъ 19——
		£ s d	£ s d
Сальдо, перечисленное со счета послѣдняго года			
Чистый доходъ (по табл. № 8)			
Предварительное позаимствованіе изъ запасного капитала			
Всего			
	£ s d		
Вычесть.—Проценты, ренту и другія опредѣленныя обязательства (указать для каждаго общества въ хронологическомъ порядкѣ)			
Проценты пенсіонной кассы и другихъ фондовъ			
Ренты (или право концессій) и аннуитеты			
Право регалій, право проѣзда и др., включая земельныя повинности			
Проценты по займамъ			
Проценты			
Наемъ и гарантированный доходъ арендованныхъ и эксплоатируемыхъ линій			
Проценты по облигаціямъ Ллойда			
Проценты общіе			
Спеціальные предметы			
Всего			
	£ s d		
Остатокъ послѣ уплаты по опредѣленнымъ обязательствамъ .			
Дивиденды по гарантированнымъ и привиллегированнымъ акціямъ (подробно)			
Всего			
	£ s d		
Остатокъ послѣ уплаты привиллегированныхъ дивидендовъ .			
Отчисленіе въ запасной фондъ и на спеціальныя надобности (подробно)			
Всего			
	£ s d		
Остатокъ, свободный для распредѣленія дивиденда			
Дивиденды по обыкновеннымъ акціямъ (подробно)			
Всего			
Сальдо для переноса . .			

№ 9а. Отчетъ по предварительной выдачѣ дивиденда.

—		—	—
		£ s d	£ s d
Свободный остатокъ для раздачи дивиденда			
Вычесть:			
	£ s d		
Предварительную выдачу дивиденда (подробно).			
Остатокъ, не распредѣленный къ 31 декабря, занесенный въ балансъ.			

Дебетъ.

РАСХОДЫ.	—	Отчетный годъ 19——	Коэффиціентъ эксплоатаціи.	
	£ s d	£	%	%
Смотри вѣдомости въ приложеніи.				
A. Содержаніе и обновленіе пути и сооруженій . . .				
Содержаніе и обновленіе подвижного состава: £ s d				
B. Паровозы [1])				
B. Пассажирскіе вагоны [2])				
B. Товарные вагоны				
£ s d				
C. Расходы по тягѣ				
D. Расходы по службѣ эксплоатаціи				
E. Общіе расходы				
Судебные				
Парламентскіе				
Возмѣщеніе убытковъ (несчастные случаи и утраты): £ s d				
Пассажирамъ				
Рабочимъ				
Аваріи и утраты товаровъ, поврежденіе недвижимыхъ имуществъ и др.				
Пошлины и сборы				
Государственные налоги				
G. Право, на передвиженіе поѣздовъ (сальдо, кредиторъ и дебиторъ)				
Итого всѣхъ расходовъ по эксплоатаціи £ .				
J. Линіи въ общемъ владѣніи [1])				
Разные				
Итого расходовъ £ . .				
Чистый доходъ				
Всего £				

Кредитъ.

ВАЛОВОЙ ДОХОДЪ.	—	Отчетный годъ 19——		Отношеніе доходовъ по эксплоатаціи.	
	£ s d	£ s d	£	%	%
Смотри вѣдомости въ приложеніи.					
Перевозка пассажировъ:					
Пассажиры:					
1-го класса					
2-го „					
3-го „					
Пассажиры по абонементнымъ билетамъ:					
1-го класса					
2-го „					
3-го „					
Билеты для рабочихъ					
Общій доходъ отъ перевозки пассажировъ.					
Почтовыя посылки					
Посылки не свыше 2 cwt. (100 килогр.), почтовыя посылки и багажъ					
Другіе товары, перевозимые пассажирскими поѣздами					
F. Вычесть расходы по доставкѣ и отправленію на домъ					
Всего дохода по пассажирскимъ поѣздамъ . . .					
Перевозка товаровъ: £ s d.					
Товары вообще.					
F. Вычесть расходы по отправленію и доставкѣ на домъ					
Животныя					
Каменный уголь, коксъ и другое топливо					
Другіе минералы					
Итогъ доходовъ по товарнымъ поѣздамъ					
Итогъ доходовъ по эксплоатаціи £ . . ,					
H. Пробѣгъ, излишній простой и наемъ вагоновъ .					
J. Линіи въ общемъ владѣніи					
Разные					
Всего £ . . .					

Примѣчаніе: Подъ валовымъ доходомъ понимается совокупность доходовъ отъ перевозки по линіямъ общества, исключая: а) когда перевозка совершается по линіямъ общества или б) когда уплата совершается подъ видомъ опредѣленной наемной платы. Часть доходовъ поѣздами другихъ обществъ и когда не производится за это ежегодной уплаты по линіямъ общества, не должны быть вычитаема изъ доходовъ по эксплоатаціи общества, но эксплоатаціи, причитающаяся другимъ обществамъ за право передвиженія дохода, причитающаяся обществу за поѣзда, отправляемыя по линіямъ другихъ обществъ, должна войти въ счетъ по праву передвиженія поѣздовъ (вѣдомость в). Часть входить въ счетъ по праву передвиженія поѣздовъ на арендованныхъ сообща линіяхъ. должна быть отдѣлена отъ доходовъ по эксплоатаціи этой таблицы, и должна щихся въ общемъ владѣніи, для которыхъ отчеты составляются общимъ совѣтомъ и не помѣщаются въ отчетахъ отдѣльныхъ обществъ (см. вѣдомость J въ приложеніи). Для другихъ линій въ общемъ владѣніи, часть доходовъ и расходовъ общества распредѣляется между различными соотвѣтственными статьями этого отчета.

[1]) Въ эту статью должны входить только доходы или расходы линій,

Вѣдомость—приложеніе А. Содержаніе пути и сооруженій.

—	—	—	Отчетный годъ 19—
	£ s d	£ s d	£ s d
Начальствующія лица:			
Жалованіе			
Канцелярскіе расходы			
Содержаніе дорогъ, мостовъ и сооруженій:			
Насыпи			
Мосты-туннели, мостики, и другія работы			
Дороги и ограды			
Содержаніе пути:			
Обновленіе пути			
Заработная плата			
Матеріалы			
Починка моторовъ и вагоновъ			
Содержаніе пути главн. и второстепен.			
Заработная плата			
Матеріалы			
Починка моторовъ и вагоновъ			
Содержаніе аппаратовъ для сигнализаціи			
Содержаніе телеграфовъ			
Содержаніе станцій и зданій			
Станціи, магазины и бюро			
Депо паровозовъ			
Депо вагоновъ			
Мастерскія паровозныя			
Мастерскія пассажирскихъ вагоновъ			
Мастерскія товарныхъ вагоновъ			
Другія зданія			
Всего . . £.			

Примѣчаніе. Если какая нибудь сумма переносится изъ амортизаціоннаго фонда или предварительнаго счета, то показывается лишь чистый остатокъ.

Вѣдомость—приложеніе В.—Содержаніе и обновленіе подвижного состава.

(1) Паровозы.

—	—	—	Отчетный годъ 19—
	£ s d	£ s d	£
Начальствующія лица:			
Жалованіе			
Канцелярскіе расходы			
Полное обновленіе:			
Заработная плата			
Матеріалы			
Частичный ремонтъ и обновленіе:			
Заработная плата			
Матеріалы			
Покупка новыхъ паровозовъ			
Расходы по мастерскимъ:			
Починка и обновленіе машинъ и инструментовъ			
Другіе расходы			
Всего £ . . .			

Примѣчаніе. Если какая-нибудь сумма перенесена или вычтена изъ амортизаціоннаго фонда или предварительнаго счета, то показывается лишь чистый остатокъ.

(2) Пассажирскіе вагоны.

—	—	—	Отчетный годъ 19—
	£ s d	£ s d	£
Начальствующія лица:			
Жалованіе			
Канцелярскіе расходы			
Полное обновленіе:			
Заработная плата			
Матеріалы			
Частичный ремонтъ и обновленіе:			
Заработная плата			
Матеріалы			
Покупка новыхъ вагоновъ			
Расходы по мастерскимъ:			
Починка и обновленіе машинъ и инструментовъ			
Другіе расходы			
Всего £ . . .			

Примѣчаніе. Если какая-нибудь сумма перенесена или вычтена изъ амортизаціоннаго фонда или предварительнаго счета, то показывается лишь чистый остатокъ.

3) Товарные вагоны.

—	—	—	Отчетный годъ 19—
	£ s d	£ s d	£
Начальствующія лица:			
Жалованіе			
Канцелярскіе расходы			
Полное обновленіе:			
Заработная плата			
Матеріалы			
Частичный ремонтъ и обновленіе:			
Заработная плата			
Матеріалы			
Покупка новыхъ вагоновъ			
Расходы по мастерскимъ:			
Починка и обновленіе машинъ и инструментовъ			
Другіе расходы			
Всего . . . . . £			

Примѣчаніе. Если какая-нибудь сумма перенесена или вычтена изъ амортизаціоннаго фонда или предварительнаго счета, то показывается лишь чистый остатокъ.

Вѣдомость—приложеніе С. Расходы по тягѣ.

—	—	—	Отчетный годъ 19—
	£ s d	£ s d	£
Начальствующія лица:			
Жалованіе			
Канцелярскіе расходы			
Паровая тяга:			
Жалованіе персоналу, управляющему машиной			
Топливо			
Вода			
Смазка			
Другіе запасы, включая предметы одежды . . .			
Разные			
Электрическая тяга:			
Смазка			
Другіе запасы, включая предметы одежды . . .			
Всего . . . . . £			

Примѣчаніе. Всякій другой способъ тяги будетъ показанъ отдѣльно съ соотвѣтственными подробностями.

Вѣдомость—приложеніе Д.—Расходы по службѣ эксплоатаціи.

—	—	—	Отчетный годъ 19—
	£ s d	£ s d	£
Жалованіе и заработная плата:			
Начальствующія лица			
Начальники станціи			
Сигнальщики и сторожа			
Швейцары, агенты полиціи, носильщики и др.			
Поѣздная прислуга			
Топливо, освѣщеніе, вода и общіе запасы			
Обмундированіе			
Бланки, публикаціи, канцелярскія принадлежности, марки и билеты			
Брезенты для вагоновъ и др.			
Расходы по обыкновеннымъ станціямъ и по узловымъ			
Чистка, смазка и освѣщеніе вагоновъ			
Расходы по маневрамъ (не механическимъ)			
Управленіе паровозомъ, элеваторы, краны и др.			
Расходы по поставкѣ угля и др.			
Расходы по желѣзн. дор. Clearing House'у			
Разные расходы			
Всего £			

Вѣдомость—приложеніе Е.—Общіе расходы.

—	—	Отчетный годъ 19—
	£ s d	£
Вознагражденіе правленія, избраннаго акціонерами		
„ и расходы представителей общества, въ общемъ совѣтѣ, не внесенные въ вѣдомость приложеніе Д		
Бухгалтерія (вознагражденіе, дѣла и расходы)		
Жалованіе секретарю, директору, главному бухгалтеру и канцелярскому персоналу		
Канцелярскіе расходы		
Расходы по оцѣнкѣ		
Страхованіе отъ огня		
Пенсіонная касса и касса вспомоществованія и проч.		
Подписки и пожертвованія [1])		
Разные расходы		
Всего		

Вѣдомость—прилож. Г.—Расходы по отправкѣ и по доставкѣ на домъ багажа и товаровъ.

—	—	Отчетный годъ 19—
	£ s d	£
Жалованіе и заработная плата		
Наемъ помѣщенія, пошлины и налоги		
Содержаніе лошадей		
„ повозокъ		
„ автомобилей		
Служебная подвозка		
Другіе расходы		
Всего		
Часть, занесенная въ перевозку пассажировъ		
„ „ „ „ товаровъ		

Примѣчаніе. Распредѣленіе расходовъ должно быть основано по возможности на дѣйствительныхъ данныхъ.

[1]) Суммы, внесенныя въ учрежденія непосредственно, не контролируемыя обществомъ и предназначенныя не только для служащихъ общества.

Вѣдомость — приложеніе G. — Право на движеніе по линіи. Доходы и уплаты за издержки, относящіяся къ праву движенія по линіи.

—	—			Отчетный годъ 19 — —		
—	Доходы[1].	Уплаты[2].	Сальдо.	Доходы[1].	Уплаты[2].	Сальдо.
	£	£	£	£	£	£
Перевозка пассажирскихъ поѣздовъ						
Перевозка товарныхъ поѣздовъ						
Всего . .						

[1]) Подъ доходами понимаются суммы, полученныя какимъ-нибудь Обществомъ за поѣзда, отправляемые имъ по линіямъ другихъ обществъ.

[2]) Подъ уплатами понимаются суммы, уплаченныя Обществомъ за поѣзда, которые другія Общества отправляютъ по его линіямъ.

Вѣдомость—приложеніе H.—Пробѣгъ, стоянка и отдача въ наемъ вагоновъ.

—	—			Отчетный годъ 19—		
—	Доходъ.	Расходъ.	Сальдо.	Доходъ.	Расходъ.	Сальдо.
	£ s d	£ s d	£ s d	£ s d	£ s d	£
Пробѣгъ и стоянки:						
Вагоны пассажирскихъ поѣздовъ						
Вагоны товарныхъ поѣздовъ						
Отдача въ наемъ:						
Вагоновъ пассажирскихъ поѣздовъ						
Вагоновъ товарныхъ поѣздовъ						
Всего . . .						

Вѣдомость—приложеніе J.—Линіи въ общемъ владѣніи и въ общей арендѣ. Доходы и расходы.

—	Наименованіе линій въ общемъ владѣніи.		Наименованіе линій въ общемъ владѣніи.		Наименованіе линій въ общемъ владѣніи.		Всего.		Отчетный годъ 19 . . .
									Всего.
	£ s d	£ s d	£ s d	£ s d	£ s d	£ s d	£ s d	£ s d	£
Валовой доходъ:									
(Подробности по таблицѣ № 10).									
Общій доходъ									
Участіе Общества въ общемъ доходѣ . . .									
Расходы:									
(Подробности по таблицѣ № 10).									
Общій расходъ									
Участіе Общества въ общемъ расходѣ . .									

Примѣчаніе. Въ эту вѣдомость входятъ лишь доходы и расходы линій въ общемъ владѣніи и линій въ общей арендѣ, для которыхъ отчеты составляются общимъ комитетомъ и не помѣщаются въ соотвѣтствующихъ отчетахъ отдѣльныхъ обществъ.

№ 11. Доходы и расходы на омнибусы и другія средства передвиженія пассажировъ не двигающіяся по желѣзной дорогѣ.

Дебетъ. Кредитъ.

РАСХОДЫ.	£ s d	Отчетный 19— г. £	Валовой доходъ.	£ s d	Отчетный 19— г. £
Содержаніе лошадей . .			Пассажиры		
Содержаніе экипажей .			Наемъ повозокъ		
Содержаніе автомобилей			Разные доходы		
Содержаніе зданій . . .					
Расходы по эксплоатаціи					
Разные расходы . . .					
Всего расходовъ .					
Сальдо					
Всего . . .			Всего . . .		

Примѣчаніе. Если какая-нибудь сумма занесена или вычтена изъ амортизаціоннаго фонда или предварительнаго счета, то она показывается цѣликомъ.

№ 12. Доходы и расходы по буфетамъ и вагонамъ-ресторанамъ, эксплоатируемымъ Обществомъ.

Дебетъ. Кредитъ.

РАСХОДЫ.	£ s d	— £	Валовой доходъ.	£ s d	— £
Вознагражденіе и жалованіе			Всего доходовъ		
Провизія, вина и спиртные напитки					
Ремонтъ и содержаніе буфетовъ, мебели и др. вагоновъ-ресторановъ					
Отопленіе и освѣщеніе вагоновъ-ресторановъ					
Разные расходы					
Всего расходовъ .					
Сальдо					
Всего . . .			Всего . . .		

Примѣчаніе. Если какая-нибудь сумма занесена или вычтена изъ амортизаціоннаго фонда или предварительнаго счета, то она показывается цѣликомъ.

№ 13. Доходы и расходы пароходства.

Дебетъ. Кредитъ.

РАСХОДЫ.	£ s d	Операціонный годъ 19___	Валовой доходъ.	£ s d	Операціонный годъ 19___
		£			£
Жалованье и заработная плата			Пассажиры		
Топливо			Посылки		
Запасы, смазка, вода и др.			Почта		
Ремонтъ			Разные товары		
Портовыя и маячныя пошлины			Животныя		
Разные расходы			Разные доходы . . .		
Расходы по эксплоатаціи					
Страхованіе					
Всего расходовъ .					
Сальдо					
Всего . . .			Всего . . .		

Примѣчаніе. Если какая-нибудь сумма занесена или вычтена изъ амортизаціоннаго фонда или предварительнаго счета, то она показывается цѣликомъ.

№ 14. Доходы и расходы каналовъ.

Дебетъ. Кредитъ.

РАСХОДЫ.	£ s d	Операціонный годъ 19___	Валовой доходъ.	£ s d	Операціонный годъ 19___
		£			£
Начальствующія лица .			Сборы съ судовъ . . .		
Жалованье служащимъ въ таможнѣ, на шлюзахъ и др.			Наемъ кораблей (фрахтовые доходы) . . .		
Содержаніе канала . .			Доки и каналы		
Запасы воды			Верфи и краны		
Расходы по трамваямъ .			Наемъ помѣщеній (чистый доходъ)		
Расходы по эксплоатаціи по транспорту .			Разные доходы		
Пошлины и налоги . .					
Разные расходы					
Итого . . .					
Сальдо					
Всего . .			Всего . . .		

№ 15. Доходы и расходы доковъ, портовъ и верфей.

Дебетъ. Кредитъ.

РАСХОДЫ.	£ s d	Операціонный годъ 19___	Валовой доходъ.	£ s d	Операціонный годъ 19___
		£			£
Начальствующія лица .			Портовыя пошлины . .		
Содержаніе			Маячныя пошлины . .		
Землечерпаніе			Доковыя пошлины . . .		
Заработная плата, не входящая въ вышеозначенныя статьи .			Пароходы		
Пошлины и налоги . .			Товары		
Разные расходы			Пассажиры		
			Пошлины за пользованіе верфями и набережной		
			Служба крановъ и др. .		
Итого расходовъ . .			Эллинги		
			Наемъ помѣщенія . . .		
Сальдо			Разные доходы		
Всего . . .			Всего . .		

Примѣчаніе. Если какая-нибудь сумма внесена или вычтена изъ амортизаціоннаго фонда или предварительнаго счета, то она должна показываться цѣликомъ.

№ 16. Доходы и расходы гостинницъ.

Дебетъ. Кредитъ.

РАСХОДЫ.	£ s d	Операціонный годъ 19___	Валовой доходъ.	£ s d	Операціонный годъ 19___
		£			£
Жалованье и заработная плата			Общій доходъ		
Потребленные съѣстные припасы, вина и спиртные напитки					
Ремонтъ и содержаніе [1])					
Отопленіе и освѣщеніе .					
Наемъ помѣщенія . . .					
Налоги и пошлины .					
Разные расходы . . .					
Итогъ расходовъ . .					
Сальдо					
Всего . . .			Всего . . .		

Примѣчаніе. Если какая-нибудь сумма занесена или вычтена изъ амортизаціоннаго фонда или предварительнаго счета, то она должна показываться цѣликомъ.

[1]) Въ эту статью входитъ расходъ по зданіямъ, меблировкѣ и матеріалу.

№ 17. Доходы и расходы по другимъ операціямъ общества.

(Образцы не даны).

№ 18.—Отчетъ расходовъ на двигательную силу и электрическое освѣщеніе.

—	—	—	Операціонный годъ 19 . .
	£ s d	£ s d	£
Начальствующія лица			
Жалованье			
Канцелярскіе расходы			
Всего			
Электрическая станція:			
Содержаніе зданій			
Содержаніе матеріала, машинъ и инструментовъ			
Содержаніе моторовъ, кабелей и принадлежностей			
Жалованье и заработная плата			
Топливо, включая перевозку и проч.			
Масло, отбросы, вода и запасы			
Спеціальные предметы			
Всего по электрической станціи . .			
Распредѣленіе:			
Содержаніе моторовъ, линій и аппаратовъ			
Содержаніе счетчиковъ, выключателей, лампъ и др.			
Жалованье и заработная плата			
Право на привиллегію и др.			
Наемъ			
Пошлины и налоги			
Спеціальные платежи			
£			

—	—	—	Операціонный годъ 19 . .	
	Килоуаттъ-часъ.	£ s d	Килоуаттъ-часъ.	£
Токъ:				
Для тяги				
Для двигателей				
Для освѣщенія				
Для другого употребленія				
Всего				

Примѣчаніе. Если какая-нибудь сумма занесена или вычтена изъ амортизаціоннаго фонда или изъ запасного капитала, то она показывается цѣликомъ.

№ 19. Общій балансъ.

Дебетъ. —	—	Операціонный годъ 19—.	Кредитъ. —	—	Операціонный годъ 19—.
	£ s d	£		£ s d	£
Отчетъ по первоначальному устройству, сальдо—кредитъ по отчету № 4			Отчетъ по первоначальному устройству сальдо—дебетъ по отчету № 4		
Сумма долга банкирамъ . . .			Наличность £. s. d. въ банкѣ и въ кассахъ		
Временные займы и предвар. требованія			Процентные вклады		
Облигаціи Ллойда					
Неуплаченные проценты и дивиденды			Помѣщеніе въ консолидированныя бумаги и въ государственные фонды		
Проценты и дивиденды, срокъ уплаты по которымъ наступилъ			Акціи Общества, не зачисленныя въ отчетъ по первоначальному устройству . . .		
Суммы долга обществамъ жел. дор. и комитетамъ			Бумаги пенсіонной и страховой кассъ		
Сумма долга желѣзнодорожному Clearing House-у . . .			Запасы и матеріалы		
Сберегательныя кассы			Счета по эксплоатаціи, отсроченные		
Пенсіонныя и страховыя кассы.			Сумма долга желѣзнодорожныхъ обществъ и комитетовъ		
Счета дебиторовъ			Сумма долга Raiway Clearing House-а		
Обязательства, срокъ которымъ наступилъ			Сумма долга почтоваго управленія		
Разные счета			Счета кредиторовъ		
Спеціальные предметы (подр.).			Разные счета		
Страхованіе отъ огня			Отсроченные счета (перечислить)		
Амортизаціонный фондъ:			Спеціальные предметы (подробно)		
Желѣзная дорога					
Пароходы (включая фондъ страхованія)					
Другія операціи					
Общій запасной фондъ . . .					
£. s. d.					
Сальдо, находящееся въ распоряженіи для распредѣленія дивидендовъ и отчисленія въ запасной фондъ, согласно отчету № 9					
Вычесть предварительную выплату дивидендовъ по табл. № 9а					

Вторая часть—Статистика.

I. Длина сѣти.

А. Длина линій, открытыхъ для эксплоатаціи.

—	ГЛАВНЫЕ ПУТИ.						Побочныя колеи (приведенныя къ 1 колеѣ).	Всего одноколейнаго пути, включая побочныя колеи.	Операціонный годъ 19____
	Длина линіи въ 1 колею.	2 колеи.	3 колеи.	4 колеи.	Болѣе 4-хъ (приведенныя къ 1 колеѣ).	Общая длина въ 1 колеѣ.			Общая длина одноколейнаго пути, включая побочныя колеи.
Линіи, принадлежащія Обществу:									
Большія и главныя линіи:									
(Подробно)									
Всего большихъ и главныхъ линій .									
Линіи второстепенныя и вѣтви (по районамъ):									
(Подробно)									
Всего . . .									
Линіи въ общемъ владѣніи (доля общества въ этой собственности) .									
Перечислить согласно дополнительной вѣдомости И.:									
(Подробно)									
Всего . .									
Другія линіи въ общемъ владѣніи .									
Всего линій въ общемъ владѣніи . .									

—	ГЛАВНЫЕ ПУТИ.						Побочныя колеи приведенныя къ 1 колеѣ.	Всего одноколейнаго пути, включая побочныя колеи.	Операціонный годъ 19____ Общая длина одноколейнаго пути, включая побочныя колеи.
	Длина линіи въ 1 колею.	2 колеи.	3 колеи.	4 колеи.	Болѣе 4-хъ (приведенныя къ 1 колеѣ).	Общая длина въ 1 колеѣ.			
Общая длина линій, принадлежащихъ обществу и доли общества въ линіяхъ, находящихся въ общемъ владѣніи									
Тоже для операціоннаго года 19 . .									
Линіи, арендованныя или эксплоатируемыя обществомъ: (Подробно)									
Всего . . .									
Сообща съ другими обществами (доля участія общества): Перечислить по приложенію И.: (Подробно)									
Всего . . .									
Другія линіи, арендованныя или эксплоатируемыя сообща									
Общая длина линій, арендованныхъ или эксплоатируемыхъ и доля участія общества въ линіяхъ, арендованныхъ и эксплоатируемыхъ сообща									
Общій итогъ . .									
Тоже для операціоннаго года 19 . .									

Б.—Длина линій, разрѣшенныхъ, но не открытыхъ для эксплоатаціи.

—	Количество миль, разрѣшенныхъ къ постройкѣ.	Количество миль построенныхъ, но не открытыхъ для эксплоатаціи.		Количество миль въ постройкѣ.	Количество миль не начатыхъ или не оконченныхъ.
	Длина линій.	Длина линій.	Длина (включая побочную колею) одноколейнаго пути.	Длина линій.	Длина линій.
	Мили.	Мили.	Мили.	Мили.	Мили.
Линіи, принадлежащія Обществу:					
Новыя линіи:					
(Подробно)					
Всего . . .					
Тоже для операціоннаго года 19					
Расширеніе и добавленіе:					
(Подробно)					
Всего . . .					
Тоже для операціоннаго года 19					
Линіи въ общемъ владѣніи (доля участія Общества въ немъ)					
Новыя линіи					
Тоже для операціоннаго года 19					
Расширеніе и добавленіе:					
Тоже для операціоннаго года 19					

В.—Длина линій, пробѣгаемыхъ паровозами Общества.

—	Мили.	Операціонный годъ 19 . . Мили.
Линіи, принадлежащія обществу		
„ „ лишь частью обществу		
„ арендованныя или эксплоатируемыя обществомъ . .		
„ „ „ „ сообща съ другими обществами		
Линіи, на которыхъ общество пользуется правомъ движенія .		
Всего		

II. Подвижной составъ.

А. Паровозы и тендеры.

—	—	Отчетный годъ 19
Наименованіе.	Находящіеся на лицо.	Находящіеся на лицо.
Паровозы съ отдѣльнымъ тендеромъ		
(Указать расположеніе колесъ)		
Паровозо-тендеры		
(Указать расположеніе колесъ)		
Тендеры		

Б. Моторы на рельсахъ.

—	—	—	Отчетный годъ 19 —	
ВИДЫ МОТОРОВЪ.	Находящіеся на лицо.	Число мѣстъ.	Находящіеся на лицо.	Число мѣстъ.
Паровые моторы				
Керосиновые моторы				
Другіе моторы (автономные)				
Всего . . .				

В. Поѣзда съ электрической тягой.

—	—	—	Отчетный годъ 19 —	
НАЗВАНІЕ СИСТЕМЪ.	Находящіеся на лицо.	Число мѣстъ.	Находящіеся на лицо.	Число мѣстъ.
Дать подробныя свѣдѣнія о разныхъ системахъ ихъ, согласно инструкціямъ, даваемымъ время отъ времени Board of Trade, обществамъ				

Г.—Вагоны большой скорости (не электрическіе).

ТИПЫ ВАГОНОВЪ.	Находящіеся на лицо.	Мѣста для сидѣнія или лежанія.					
		1-го класса.	2-го класса.	3-го класса.	Всего.	Находящіеся на лицо.	Всего мѣстъ для сидѣнія или лежанія.
Пассажирскіе вагоны:							
Вагоны, имѣющіе всего одинъ классъ.							
„ смѣшанные							
Вагоны-рестораны							
Разные							
Всего							
Спальные вагоны							
Всего пассажирскихъ вагоновъ							
Другіе вагоны большой скорости:							
Почтовые вагоны							
Багажные и товарные вагоны							
Платформы для экипажей							
Вагоны для лошадей							
Разные							
Всего другихъ вагоновъ большой скорости.							
Всего вагоновъ большой скорости							

Д.—Вагоны малой скорости.

ТИПЫ ВАГОНОВЪ.	—	Отчетный годъ 19
	Находящіеся на лицо.	Находящіеся на лицо.
Открытые вагоны:		
менѣе 8 тоннъ		
отъ 8—12 „		
„ 12—20 „		
болѣе 20 тоннъ (не считая спеціальныхъ вагоновъ)		
Крытые вагоны:		
менѣе 8 тоннъ		
отъ 8—12 „		
„ 12—20 „		
болѣе 20 тоннъ		
Вагоны для каменнаго угля и минераловъ (для обществъ, обладающихъ спеціальными вагонами для угля и минер.).		
менѣе 8 тоннъ		
отъ 8—12 „		
„ 12—20 „		
болѣе 20 тоннъ		
Спеціальные вагоны (для грузовъ исключительнаго вѣса и размѣровъ)		
Спеціальные вагоны для скота		
Платформы для рельсовъ и лѣса (включая двойные вагоны)		
Фургоны		
Разные		
Всего		

E. Подвижной составъ для внутренней службы и лошади для черныхъ работъ.

—	Находящіяся налицо.	Операціонный годъ 19____ Находящіяся налицо.
Вагоны-резервуары для газа		
„ для каменнаго угля для паровозовъ		
„ „ балласта		
„ „ провіанта и запасовъ		
Краны вспомогательные		
„ для локомобилей		
Разные		
Всего		
Лошади для черныхъ работъ		

III. Лошади и повозки для отправленія и доставки на домъ багажа, товаровъ и пассажировъ.

—	Находящіяся налицо.	Операціонный годъ 19____ Находящіяся налицо.
Повозки для товаровъ и багажа:		
Автомобили для товаровъ и багажа		
Фургоны и телѣжки		
Разныя		
Всего		
Повозки для пассажировъ:		
Автомобили		
Трамваи		
Омнибусы		
Экипажи		
Разные		
Всего		
Лошади для повозокъ		

IV. Пароходы.

—	Годъ постройки.	Паровая сила.	Зарегистр. количество тоннъ.
			Тонны.
Пароходы болѣе 250 чистыхъ тоннъ . . . . . (указать названіе каждаго парохода).			
	число		
Всего			
То же для операціоннаго года 19____			
	число	сила	зарегистр. количество тоннъ.
Пароходы въ 250 чистыхъ тоннъ и менѣе . . .			
Всего			
То же для операціоннаго года 19____			

V. Каналы.

Наименованіе.	Длина въ миляхъ.
Всего длиной . .	

VI. Доки, порты и верфи.

Наименованіе.	Длина набережной.

VII. Гостинницы.

Наименованіе.	Мѣстоположеніе.

VIII. Земельные участки, недвижимости, и прочее имущество, не входящее въ составъ желѣзной дороги и станцій.

ЗЕМЕЛЬНЫЕ УЧАСТКИ.	Площадь.	Операціонный годъ 19——— Площадь.
Сельско-хозяйственные участки		
Городскіе и пригородные участки		

НЕДВИЖИМОЕ ИМУЩЕСТВО.	Число.	Операціонный годъ 19——— Число.
Жилища рабочихъ		
Дома для служащихъ Общества		
Другіе дома		

IX. Другія предпріятія (если они существуютъ).

(Образцы не указаны).

X. Содержаніе и обновленіе пути и сооруженій (Вѣдомость А).

—	—	Операціонный годъ 19———
Количество главныхъ потребленныхъ матеріаловъ:		
Балласта	Ярды.	Ярды.
Изгороди	Мили.	Мили.
Рельсовъ	Тонны.	Тонны.
Шпалъ	Число.	Число.
Содержаніе пути:		
Мили линій	Число.	Число.
Мили линій, выраженныя въ одной колеѣ		
а) Главныхъ путей	Число.	Число.
б) Побочныхъ путей	Число.	Число.
Мили обновленнаго пути	Число.	Число.

XI. Содержаніе и обновленіе подвижного состава (Вѣдомость Б).

	Въ мастерскихъ Общества.	Въ движеніи.	Всего.	Операціонный годъ 19——— Всего.
Паровозы возобновленные . Число				
Паровозы ремонтированные:				
Большой ремонтъ . . . . . „				
Малый „ . . . . . „				
Паровозы въ ремонтѣ или поступающіе въ ремонтъ къ концу года [1]) . . . . . „				
Моторы и вагоны электрическихъ поѣздовъ обновленные . . . . . „				
Тѣ же въ ремонтѣ:				
Большой ремонтъ . . . . . „				
Малый „ . . . . . „				
Автомобили и вагоны въ ремонтѣ или поступающіе въ ремонтъ къ концу года [1]) . „				
Вагоны большой скорости:				
а) Вагоны обновленные . . . „				
Вагоны въ ремонтѣ:				
Большой ремонтъ . . . . . „				
Малый „ . . . . . „				
Другіе вагоны въ ремонтѣ или поступающіе въ ремонтъ къ концу года [1]) . . . . . „				
б) Другіе вагоны обновленные „				
Другіе вагоны въ ремонтѣ:				
Большой ремонтъ . . . . . „				
Малый „ . . . . . „				
Другіе вагоны въ ремонтѣ или поступающіе въ ремонтъ къ концу года [1]) . . . . . „				
Пассаж. вагоны обновленные . „				
Пассаж. вагоны въ ремонтѣ:				
Большой ремонтъ . . . . . „				
Малый „ . . . . . „				
Пассажирск. вагоны въ ремонтѣ или поступающіе въ ремонтъ къ концу года [1]) . „				

[1]) Указать только общую сумму.

XII. Пробѣгъ паровозовъ.

	—	Поѣздо-мили (поѣзда нагруженные).			Поѣздо-мили (включая пробѣгъ пустыми для нуждъ перевозки туда и обратно).			Пробѣгъ при маневрированіи.			Другіе пробѣги (служба подталкиванія и др.).	Общее число паровозо-миль.	Операціонный годъ 19. .									
													Поѣздо-мили (поѣзда нагруженные).			Поѣздо-мили (включая пробѣгъ пустыми для нуждъ перевозки туда и обратно).			Пробѣгъ при маневрированіи.			
		Пассажирскихъ.	Товарныхъ.	Всего.	Пассажирскихъ.	Товарныхъ.	Всего.	Пассажирскихъ.	Товарныхъ.				Пассажирскихъ.	Товарныхъ.	Всего.	Пассажирскихъ.	Товарныхъ.	Всего.	Пассажирскихъ.	Товарныхъ.	Другіе пробѣги (служба подталкиванія и др.).	Общее число паровозо-миль.
A	Отношеніе пробѣга къ доходу общества по эксплоатаціи:																					
	На сѣти общества паровозовъ общества [1])																					
	На сѣти общества паровозовъ другихъ обществъ [2])																					
	Добавить долю пробѣга общества (пропорціонально доли участія въ собственности) въ общихъ пробѣгахъ на общихъ линіяхъ, не вошедшихъ въ добавочную вѣдомость																					
	Всего																					
B	Отношеніе пробѣга къ расходамъ общества:																					
	Паровозовъ общества на линіяхъ принадлежащ. обществу, а также эксплоатируемыхъ или арендованныхъ.																					
	Паровозовъ общества на линіяхъ другихъ обществъ																					
	Добавить долю пробѣга общества (пропорціонально долѣ участія въ собственности) въ общихъ пробѣгахъ на общихъ линіяхъ не вошедшихъ въ добавочную вѣдомость И.																					
	Всего																					
C	Пробѣгъ, сдѣланный паровозами общества:																					
	На линіяхъ принадлежащихъ обществу, эксплоатируемыхъ или арендованныхъ																					
	На всѣхъ линіяхъ, находящихся въ общемъ владѣніи																					
	На линіяхъ другихъ обществъ . . .																					
	Всего																					

Примѣчаніе. Дать въ добавочной таблицѣ для различныхъ статей В пробѣги: 1) паровозовъ съ отдѣльными тендерами и паровозо-тендерами, 2) электрическихъ моторовъ и 3) автомобилей на рельсахъ, керосиновыхъ, паровыхъ и др.

[1]) Сюда входитъ пробѣгъ, сдѣланный паровозами общества на общихъ линіяхъ или на линіяхъ другихъ обществъ, въ случаяхъ, когда не уплачивается арендная плата или произведенная уплата не основана на пропорціональной части валового дохода.

[2]) Не включается пробѣгъ паровозовъ общества аренда или уплаченныя суммы не основываются на пропорціональной части валового дохода.

XIII. Перевозка и доходъ отъ пассажировъ.

Наименованіе пассажировъ.	Число.	Доходъ.	Средній тарифъ на одного пассажира.	Число пассажировъ на одной изъ станцій сѣти Общества.	Операціонный годъ 19—			
					Число.	Доходъ.	Средній тарифъ на одного пассажира.	Число пассажировъ съ одной станціи сѣти Общества.
		£	d			£	d	
Обыкновенные пассажиры:								
1-го класса .								
2-го „								
3-го „ .								
Рабочіе [1]) . .								
Всего . . .								
Абоненты: [2])								
1-го класса .								
2-го „ .								
3-го „ .								

[1]) Разсчетъ дѣлается на основаніи простого проѣзда. [2]) Разсчетъ производится за годъ.

Примѣчаніе: Доходы графы 2 составляютъ доходъ отъ пассажировъ, указаный въ отчетѣ № 10; число пассажировъ графы 1 представляетъ число ихъ, соотвѣтствующее этому доходу.

XIV. Перевозка и доходъ отъ товаровъ.

НАЗВАНІЕ ТОВАРОВЪ.	Количество тоннъ.	Доходъ.	Средній доходъ на тонну.	Количество тоннъ, отправленныхъ съ одной станціи сѣти Общества.	Операціонный годъ 19—			
					Количество тоннъ.	Доходъ.	Средній доходъ на тонну.	Количество тоннъ съ одной станціи сѣти Общества.
	Тонны.	£	d	Тонны.	Тонны.	£	d	Тонны.
Обыкновенные товары								
Каменный уголь, коксъ и другое топливо								
Другіе минералы								
Всего . .								
	Число.			Количество отправленія съ одной станціи сѣти Общества.	Число.			Количество отправленія съ одной станціи сѣти Общества.
Животныя . . .	—	—	—	—	—	—	—	—

Примѣчаніе: Доходы графы 2 представляютъ доходъ отъ товарныхъ поѣздовъ, показанный въ отчетѣ № 10; количество тоннъ графы 1 составляетъ количество тоннъ, соотвѣтствующее этому доходу.

XVa. Количество тоннъ главныхъ видовъ минераловъ и обыкновенныхъ товаровъ, перевезенныхъ товарными поѣздами.

(Количество тоннъ главныхъ предметовъ каждой сѣти съ указаніемъ отправленія или назначенія и перевозимыхъ посылками менѣе 2 тоннъ будетъ показано отдѣльно).

XVб. Количество животныхъ, перевозимыхъ товарными поѣздами.

НАЗВАНІЕ ЖИВОТНЫХЪ.	Число.	Операціонный годъ 19 . . . Число.
Лошади . . .		
Быки и коровы . . .		
Телята . . .		
Бараны . . .		
Свиньи . . .		
Разныя животныя . . .		
Всего		

XVI. Обзоръ финансовыхъ результатовъ по сравненію съ предыдущими періодами.

—	19 . . .	19 . . .	19 . . .	19 . . .
	£	£	£	£
Общій расходъ по первональному устройству (№ 4)				
Общій доходъ отъ операцій общества (№ 8)				
Общій расходъ отъ операцій общества (№ 8)				
Чистый доходъ отъ операцій общества (№ 8)				
Чистый доходъ отъ разныхъ операцій (№ 8)				
Общая сумма чистаго дохода (№ 8)				
Проценты, наемъ и другія платежи (№ 9)				
Дивиденды по гарантированнымъ и привиллегированнымъ акціямъ (№ 9)				
Сальдо послѣ уплаты привиллегированныхъ дивидендовъ (№ 9) .				
Дивидендъ по обыкновеннымъ акціямъ (№ 9)				
Въ процентахъ	%	%	%	%
Излишекъ или дефицитъ				
Взносъ въ запасной фондъ или вычетъ изъ запасного фонда . .				
Переносъ изъ предыдущихъ періодовъ				
Переносъ на будущій годъ				

(Подпись) . . . . . бухгалтеръ общества.

Примѣчаніе. Эта таблица не должна давать данныя за прошлые годы, но вестись изъ года въ годъ пока не охватитъ десятилѣтняго періода.

Свидѣтельства отвѣтственныхъ чиновниковъ, касающіяся содержанія всей собственности общества.

Подпись за Совѣтъ Управленія { . . . . . Предсѣдатель или вице-предсѣдатель общества
. . . . . Секретарь общества.

Свидѣтельства начальниковъ счетной части.

По закону 30 и 31 Викторіи гл. 137, дополняя годовые отчеты полугодичными.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

КАРТА

Примѣчаніе. Эта карта показываетъ сѣть общества.

Приложеніе II.

Таблицы, прилагаемыя къ особому мнѣнію, высказанному гг. Аквортомъ Пэшемъ и Пилемъ.

XIII.—Паровозо-часы.

—	Поѣзда (включая службу подталкиванія и перевозку пустыхъ вагоновъ).	Маневрированія.	Всего.	Операціонный годъ 19——		
				Поѣзда (включая службу подталкиванія и перевозку пустыхъ поѣздовъ).	Маневрированія.	Всего.
Пассажиры						
Товары						
Минералы						

XIV.—Пробѣги пассажирскихъ вагоновъ.

П Р О Б Ѣ Г И:	—	Операціонный годъ 19——
Пассажирскихъ вагоновъ		
Другихъ вагоновъ пассажирскихъ поѣздовъ		
Общій пробѣгъ подвижного состава большой скорости . . .		

XV.—Пробѣги товарныхъ вагоновъ.

	Нагруженные.	Порожніе.	Всего.	Операціонный годъ 19 ——		
				Нагруженные.	Порожніе.	Всего.
	Милл.	Милл.	Милл.	Милл.	Милл.	Милл.
Товары и проч.						
Минералы						
Всего . . .						

XVI.—Пассажиро-милл.

(Взамѣнъ таблицы XIII приложенія къ докладу).

НАИМЕНОВАНІЕ ПАССАЖИРОВЪ.	Число пассажировъ.	Пассажиро-милл.	Среднее разстояніе перевозки.	Доходы.	Средній доходъ на пассажиро-милю.	Операціонный годъ 19——				
						Число пассажировъ.	Пассажиро-милл.	Среднее разстояніе перевозки.	Доходы.	Средній доходъ на пассажиро-милю.
			Милл.	£	d.			Милл.	£	d.
1-го класса										
2-го „										
3-го „										
Всего . . .										

XVII.—Тонно-милл.

(Взамѣнъ таблицы XIV приложенія къ докладу).

НАИМЕНОВАНІЕ ТОВАРОВЪ.	Количество перевезенныхъ тоннъ.	Тонно-милл.	Среднее разстояніе перевозки.	Доходы.	Средній доходъ съ тонно-милл.	Операціонный годъ 19				
						Количество перевезенныхъ тоннъ.	Тонно-милл.	Среднее разстояніе перевозки.	Доходы.	Средній доходъ съ тонно-милл.
			Милл.	£	d.			Милл.	£	d.
Товары и проч. . . .										
Минералы										
Всего . . .										

XVIII. Нагрузка пассажирскихъ поѣздовъ и вагоновъ.

	—	Операціонный годъ 19——.
Число вагоновъ на поѣздо-милю:		
Пассажирскіе вагоны		
Другіе вагоны		
Всего		
Число пассажировъ на милю пассажирскихъ поѣздовъ:		
1-го класса		
2-го „		
3-го „		
Всѣхъ классовъ . .		
Доходъ съ поѣздо-мили:		
1-го класса		
2-го „		
3-го „		
Другіе доходы пассажирскихъ поѣздовъ		
Всего		
Число пассажировъ на вагоно-милю:		
Всѣ классы		
Доходы съ вагоно-мили:		
Пассажирскіе вагоны		
Другіе вагоны		
Всего		
Число поѣздо-миль на 1 паровозъ въ пассажиро-часъ		

XIX. Нагрузка товарныхъ поѣздовъ и вагоновъ.

	—			Операціонный годъ 19 .		
	Товары.	Минералы.	Всего.	Товары.	Минералы.	Всего
Вагоны на поѣздо-милю:						
Нагруженные . . . . число						
Порожніе . . . . . „						
Всего . .						
Средняя нагрузка на поѣздъ (тонно-мили на поѣздо-милю, только количество возмездно перевезенныхъ тоннъ):						
Средняя нагрузка на вагонъ (тонно-мили на вагоно-мили, количество возмездно перевезенныхъ тоннъ):						
Съ мили нагруженн. вагона . . . . тонны						
Съ вагоно-мили (нагруженн. и порожняго вагона) тонны						
Поѣздо-мили на паровозо-часъ . . . . . число						
Вагоно-мили на паровозо-часъ . . . . . число						
Доходы:						
Съ поѣздо-мили (нагруж. и порожніе) . . . . Деніе						
Съ вагоно-мили (нагруж. и порожніе) . . . . . Деніе						

XX. Густота перевозки.

—	На милю линіи.	На милю пути.	Операціонный годъ 19 . . .	
			На милю линіи.	На милю пути.
Пассажиро-мили:				
1-го класса				
2-го „				
3-го „				
Всего				
Тонно-мили:				
Товары и проч.				
Минералы				
Всего				

Таблица XVа перваго приложенія къ докладу становится таблицей XXIа
„ XVб „ „ „ „ „ XXIб
„ XVI „ „ „ „ „ XXII

Основанія статистики эксплоатируемыхъ желѣзныхъ дорогъ и однообразной группировки расходовъ по эксплоатаціи во всѣхъ странахъ кромѣ Великобританіи, англійскихъ колоній и Америки.

Докладъ Бернскому Международному Желѣзнодорожному Конгрессу г-на Барріоль (Barriol).

Переводъ *А. А. Брандта.*

ОГЛАВЛЕНІЕ.

I. *Введеніе.*

II. *Основанія статистики эксплоатируемыхъ желѣзныхъ дорогъ.*

А. Общая часть.
Б. Статистика устройства, финансовыхъ источниковъ и повинностей:
а) устройство линій;
б) подвижной составъ;
в) движимое имущество и инструменты;
г) запасы;
д) финансовые источники;
е) повинности.
В. Статистика доходовъ:
а) доходы вообще;
б) доходы отъ перевозокъ: большой скорости; пассажировъ; багажа; товаровъ большой скорости;
в) доходы отъ перевозокъ малой скорости;
г) разные доходы;
д) статистика доходовъ по станціямъ и линіямъ.
Г. Статистика расходовъ.
Д. Разныя другія статистическія свѣдѣнія.
Е. Общая статистика.

III. *Однообразная групировка расходовъ по эксплоатаціи.*

А. Общая часть.
Б. Расходы по центральному управленію.
В. Расходы по эксплоатаціи въ тѣсномъ смыслѣ; движеніе и перевозка.
Г. Расходы по тягѣ и по подвижному составу.
Д. Расходы по содержанію пути и зданій.
Е. Разные расходы.

IV. *Заключеніе.*

I. Введеніе.

Изложеніе этого вопроса было первоначально поручено покойному г-ну Ходейжу (Hodeige), главному инспектору управленія по эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ Бельгіи и затѣмъ послѣ его смерти было передано г-ну де-Гейнсту (de Geynst), инспектору тѣхъ же желѣзныхъ дорогъ; въ виду разстроеннаго здоровья мой коллега не могъ продолжать начатую работу, такъ что

она мнѣ досталась при условіяхъ нѣсколько затруднительныхъ; я скорѣе выступаю въ качествѣ замѣстителя, чѣмъ отвѣтственнаго докладчика.

Г-нъ Ходейжъ составилъ подробный вопросный листъ съ цѣлью получить необходимыя свѣдѣнія о вопросѣ, переданномъ на его разсмотрѣніе. Я даю этотъ вопросный листъ въ приложеніяхъ съ присоединеніемъ къ нему объяснительной записки (приложеніе I).

Онъ раздѣленъ на четыре части: 1) система группировки расходовъ по эксплоатаціи; 2) состояніе эксплоатируемыхъ линій—длина, профиль, кривыя—вокзалы и станціи; 3) состояніе подвижного состава; 4) общіе результаты эксплоатаціи: доходы, расходы, перевозка, пробѣгъ.

Это подраздѣленіе не вполнѣ соотвѣтствуетъ формѣ вопроса въ томъ видѣ, какъ онъ былъ поставленъ Постоянной Комиссіей Конгресса. Можетъ быть, правильнѣе было бы придерживаться порядка, указаннаго ею, что повело бы къ необходимости дополнить вопросный листъ свѣдѣніями о расходахъ по устройству, о себѣстоимости линій, о финансовыхъ источникахъ, давшихъ возможность построить линію, о подробностяхъ перевозки и полнымъ разборомъ различныхъ статей доходовъ и расходовъ по эксплоатаціи. Докладчикъ могъ бы такимъ образомъ сдѣлать интересныя сравненія различныхъ документовъ, доставленныхъ желѣзнодорожными обществами.

За отсутствіемъ необходимыхъ свѣдѣній, мнѣ пришлось, въ виду спѣшности работы, придерживаться общихъ рамокъ, намѣченныхъ г-номъ Ходейжомъ, и отказаться, къ сожалѣнію, отъ удовольствія представить вопросъ во всей полнотѣ, какой онъ заслуживаетъ.

45 обществъ откликнулись на приглашеніе г-на Ходейжа; списокъ ихъ указанъ вмѣстѣ съ оцѣнкою ихъ отвѣтовъ въ приложеніи II. Я не могу не пожалѣть о краткости нѣкоторыхъ отвѣтовъ, отсылающихъ по-просту къ правительственнымъ документамъ, которые не содержатъ необходимыхъ свѣдѣній.

Несмотря на краткость даннаго мнѣ срока, мнѣ казалось невозможнымъ ограничиться только отвѣтами управленій. И поэтому я старался выдѣлить изъ полученныхъ документовъ, какъ матеріаловъ для обсужденія Конгресса, главныя основанія статистики, которыя желательно было бы установить всѣмъ управленіямъ желѣзныхъ дорогъ, такъ же, какъ и однообразную группировку расходовъ по эксплоатаціи.

По моему мнѣнію, подобныя изслѣдованія могутъ быть плодотворными лишь тогда, когда они проникаютъ въ подробности, такъ какъ названія отчетовъ и статистическихъ таблицъ бываютъ по необходимости для краткости очень общими, и потому встрѣчаются подчасъ самые разнообразные элементы подъ тѣми же названіями въ желѣзнодорожныхъ отчетахъ того же государства, а тѣмъ болѣе въ отчетахъ различныхъ государствъ.

II. Основанія статистики эксплоатируемыхъ желѣзныхъ дорогъ.

А. Общая часть.

Какова бы ни была финансовая организація желѣзныхъ дорогъ, будутъ ли онѣ частными или казенными, главною заботою управленія должно быть избѣжаніе дефицита, который въ первомъ случаѣ невыгоденъ акціонерамъ, а

во второмъ—отягощаетъ плательщиковъ налоговъ, такъ какъ и тѣ и другіе оказались бы обремененными къ выгодѣ пользующихся интенсивно средствами передвиженія.

Слѣдовательно, необходимо постараться привести въ равновѣсіе доходы съ расходами, прибавляя къ нимъ, если нужно, проценты и погашеніе долговъ и различныя общественныя повинности.

Чтобы достигнуть такого равновѣсія, необходимо справляться съ результатами эксплоатаціи предыдущихъ періодовъ, т. е. имѣть всегда передъ глазами всѣ статистическія свѣдѣнія о доходахъ и расходахъ. Большое количество этихъ свѣдѣній является результатомъ группировки расходовъ и доходовъ счетною частью, которая непосредственно выводитъ ихъ въ спеціальныхъ счетахъ; но кромѣ этихъ чисто бухгалтерскихъ статистическихъ данныхъ, необходимо установить и другія спеціально для полученія свѣдѣній и предвидѣнія условій будущей эксплоатаціи. Я постараюсь, на сколько это возможно, различать эти два рода статистики, изъ которыхъ данныя перваго рода должны, по необходимости, быть весьма точными, тогда какъ вторыя лишь болѣе или менѣе точными и зависѣть всецѣло отъ служащихъ и отъ надзора за ними.

Въ статистическомъ изслѣдованіи, касающемся желѣзныхъ дорогъ, необходимо установить три группы: доходы, расходы и повинности. Чтобы быть безусловно послѣдовательнымъ, рекомендуется прежде всего приступить къ изученію статистики, касающейся обязательныхъ платежей желѣзной дороги, такъ какъ они производятся изъ средствъ, соотвѣтствующихъ расходамъ по устройству линій, т. е. касаются происхожденія самой желѣзной дороги.

Но независимо отъ этихъ категорій статистики, существуетъ еще цѣлый рядъ вспомогательныхъ статистическихъ свѣдѣній, относящихся или къ самой перевозкѣ или къ какимъ-нибудь другимъ внѣшнимъ обстоятельствамъ, но значеніе которыхъ также несомнѣнно, и которыя даютъ возможность опредѣлить коэффиціенты, и отношенія, которыми пользуются для сравненія различныхъ сѣтей.

Такимъ образомъ, желѣзнодорожная статистика можетъ быть подраздѣлена на слѣдующія группы:

Статистика устройства, финансовыхъ источниковъ и повинностей;

Статистика доходовъ;

Статистика расходовъ;

Разныя другія статистическія свѣдѣнія.

Б. Статистика устройства, финансовыхъ источниковъ и повинностей.

а) *Устройство линій.* Г-нъ Ходейжъ прекрасно указалъ въ своемъ вопросномъ листѣ и тѣ различныя статистическія свѣдѣнія, которыя необходимо составлять въ цѣляхъ различенія одной линіи отъ другой, по времени полученія концессіи и открытію линіи, по времени, потраченному на постройку, по длинѣ, отдѣляя, конечно, путь въ одну колею отъ пути въ двѣ и болѣе колеи и принимая во вниманіе ихъ ширину.

Довольно простыя вѣдомости должны служить для показанія длины рельсовъ, ихъ состава (сталь, желѣзо), ихъ формы, а также характера верхняго строенія пути какъ въ отношеніи шпалъ (желѣзныя, дубовыя, мяг-

каго дерева, пропитанныя креозотомъ или нѣтъ), такъ и балласта, а также и количества всѣхъ этихъ матеріаловъ. Вѣдомость числа вокзаловъ, станцій, полустанковъ, переходовъ вровень съ ними, или переходовъ надъ и подъ ними, мостовъ по ихъ силѣ, высотѣ и др. представляетъ данныя, которыя должны быть пополнены свѣдѣніями объ ихъ стоимости, что, къ сожалѣнію, очень трудно найти въ большинствѣ доставленныхъ намъ докладовъ.

Въ дѣйствительности, управленія обыкновенно довольствуются распредѣленіемъ расходовъ по первоначальному устройству по главамъ и статьямъ очень различнаго характера въ разныхъ обществахъ.

Я бы предложилъ слѣдующее дѣленіе: I. Общіе расходы, въ которые входятъ издержки на управленіе, центральную администрацію и т. д. II. Пріобрѣтеніе земельныхъ участковъ, отчужденіе земель, вознагражденіе нотаріусовъ и т. д. III. Насыпи, искусственныя сооруженія. IV. Путь и балластъ (матеріалы). V. Постройка вокзаловъ, мастерскихъ, магазиновъ, депо, телеграфныхъ учрежденій и т. д.

Эта группировка расходовъ заимствована изъ бухгалтеріи, но не слѣдуетъ преувеличивать ея значеніе, такъ какъ, произведя сравненіе оглавленій двухъ службъ по постройкамъ того же общества, и вникнувъ въ подробности статей, мнѣ пришлось натолкнуться на значительную разницу въ толкованіи.

Могутъ быть приведены и другія различія и послужить матеріаломъ для статистики и для интересныхъ сравненій, если при предоставленіи концессіи на постройку сѣти правительство принимаетъ на себя часть расходовъ, или гарантируетъ извѣстную часть расходовъ или даетъ пособіе изъ казны, безотносительно къ тому, производится ли часть работъ казенными инженерами или инженерами общества. Надо различать такъ же и выкупъ дорогъ, отдачу въ аренду соединеніе и др.

б) *Подвижной составъ.* Статистика подвижного состава касается рода и стоимости паровозовъ и вагоновъ.

Паровозы подсчитываются по ихъ типу, по силѣ, по количеству движущихъ и недвижущихъ осей, ихъ приспособленности къ пути; можно ихъ различать, смотря по тому, соединены ли они съ тендерами или нѣтъ и т. д. и, наконецъ, надо опредѣлить ихъ стоимость и цѣну на килограммъ матеріала.

Пассажирскіе вагоны распредѣляются по классамъ, типамъ, по количеству мѣстъ, по количеству осей, по роду освѣщенія, отопленія и по цѣнѣ за единицу. Такимъ же образомъ товарные и багажные вагоны распредѣляются по типамъ на открытые и крытые, спеціальные вагоны для сыпучихъ тѣлъ и др., съ указаніемъ нормальной нагрузки и цѣны единицы.

в) *Движимое имущество и инструменты.* Движимое имущество и инструменты какъ въ службѣ ихъ по постройкѣ, такъ и въ мастерскихъ и депо заносятся подобно подвижному составу въ подробный инвентарь; слѣдовательно, очень легко вести соотвѣтствующую статистику, а количество и цѣны легко поддаются опредѣленію.

г) *Запасы.* Я присоединяю къ расходамъ по устройству и запасы, хотя, по крайней мѣрѣ, около трети ихъ по цѣнности можетъ считаться только вѣроятнымъ расходомъ по эксплоатаціи.

Они заносятся въ подробный инвентарь, дающій возможность классифицировать матеріалы, топливо, рельсы, шпалы и др., по роду и по цѣнѣ; къ несчастью, подробныя статистическія свѣдѣнія объ этомъ рѣдко печатаются и трудно найти точку опоры для сравненія въ этомъ отношеніи разныхъ сѣтей.

д) *Финансовые источники.* Финансовая статистика чрезвычайно проста: достаточно различать происхожденіе источника и характеръ займовъ, если они имѣются.

Группировка пособій государства, общинъ и частныхъ лицъ, уплачиваемыхъ, въ видѣ капиталовъ, натурой, краткосрочными или долгосрочными аннуитетами, или средствъ, получающихся отъ подписки на акціи или облигаціи, составляется очень просто сама собой, благодаря веденію соотвѣтствующей отчетности.

Но необходимо вести спеціальную статистику для знакомства со стоимостью изготовленія бумагъ, съ расходами по выпуску бумагъ, куртажу, съ расходами по ихъ размѣщенію въ публикѣ, съ служебными издержками и др. Хотя бухгалтерія очень полезна въ этомъ отношеніи, но тѣмъ не менѣе остается широкое поле для усмотрѣнія при оцѣнкѣ этихъ спеціальныхъ и часто недопускающихъ локализаціи расходовъ.

Статистическія свѣдѣнія этого рода даютъ возможность слѣдить за колебаніямя эмиссіоннаго курса и опредѣлять путемъ сравненія кредитъ, которымъ пользуются различныя сѣти, но необходимыя для этого вычисленія въ дѣйствительности совсѣмъ не такъ просты, какъ это обыкновенно думаютъ. Напомнимъ статистику, касающуюся обращенія бумагъ на предъявителя или именныхъ, ихъ распредѣленія среди публики, величины купюръ и т. д.

е) *Повинности.* Повинности или обязательные платежи обыкновенно распадаются на проценты, погашеніе и добавочные расходы. Эмиссіонный процентъ бумагъ, ихъ нарицательный капиталъ, срокъ и способъ ихъ погашенія (постоянные или измѣняющіеся аннуитеты), опредѣляютъ количество указанныхъ трехъ видовъ повинностей и позволяютъ легко установить статистическія данныя чисто бухгалтерскаго характера и безусловно точныя.

Зачетъ этихъ повинностей путемъ вычета изъ дохода по эксплоатаціи, можетъ быть предметомъ спеціальной статистики, особенно во Франціи, но, въ виду ея спеціальнаго характера, нѣтъ надобности настаивать на этомъ.

В. Статистика доходовъ.

а) *Доходы вообще.* Доходы могутъ увеличиваться въ двухъ направленіяхъ—въ предположеніи, что тарифы правильно установлены—или благодаря возрастанію интенсивности перевозки на существующихъ линіяхъ, или благодаря увеличенію длины сѣти. Статистика обнаруживаетъ измѣненія перваго рода и даетъ возможность установить вѣроятные результаты измѣненій второго рода.

Такъ какъ перевозка состоитъ изъ самыхъ разнообразныхъ элементовъ, то и статистика, относящаяся къ составнымъ частямъ доходовъ, будетъ очень сложна. Обыкновенно различаютъ двѣ большихъ группы доходовъ, получающихся отъ перевозокъ большой и малой скорости; нѣкоторыя сѣти прибавляютъ еще третью группу, дополнительные доходы, не являющіеся доходами отъ перевозки въ тѣсномъ смыслѣ *).

Эта группировка, устанавливаемая нѣсколько искусственно при осно-

*) Нѣкоторыя сѣти приняли группировку доходовъ по характеру перевозки: по пассажирамъ, товарамъ и разнымъ другимъ видамъ ея.

ваніи желѣзныхъ дорогъ, довольно раціональна; при ней доходы отъ перевозки дѣлятся на двѣ, если и не равныя доли, то весьма близкія другъ къ другу.

Вообще, необходимо составлять ежегодныя вѣдомости полученнаго дохода въ цѣляхъ сравненія съ предыдущими операціонными періодами. Едва ли необходимо говорить о томъ, что эти сравненія будутъ полезны для предвидѣнія будущаго лишь тогда, если будутъ приняты во вниманіе праздники, 29-е февраля, политическія событія и проч., но эта общая статистика констатирующая только факты, явно необходима — и она прежде всего бросается въ глаза.

Необходимо, наконецъ, упомянуть о различіяхъ, которыя существуютъ въ счетоводствѣ различныхъ управленій желѣзныхъ дорогъ; одни составляютъ вѣдомости дѣйствительно поступившихъ доходовъ, другія, лишь ассигнованныхъ доходовъ, поступленіе которыхъ предвидится только въ будущемъ; этотъ послѣдній способъ долженъ служить правиломъ для обществъ съ ограниченной концессіей.

б) *Доходы отъ перевозокъ большой скорости.* Доходы отъ перевозокъ большой скорости распадаются на различныя категоріи въ разныхъ сѣтяхъ и государствахъ: пассажиры, багажъ, собаки, деньги, почтовыя посылки, лошади, животныя, товары большой скорости.

Всѣ эти доходы, установленные на основаніи дѣйствительныхъ поступленій, легко распредѣляются по рубрикамъ, но важно ихъ раздѣлить еще подробнѣе для полученія указаній о цѣнахъ перевозки, родѣ, вѣсѣ и, если возможно, еще и о залежахъ.

Пассажиры. Пассажиры различаются по классамъ и по роду поѣздовъ, если переѣздъ ускоренъ; необходимо перечислить количество выданныхъ билетовъ на вокзалахъ по тому или другому направленію, пассажирскіе билеты по обыкновенному тарифу, по $^1/_2$, $^1/_4$ или $^1/_{10}$ тарифа, билеты обратные, абонементные, билеты на опредѣленное разстояніе, билеты уѣздные, кантональные, департаментскіе, по сѣти, по государству, билеты экскурсантовъ, обществъ, паломниковъ, конгрессовъ и проч., круговые билеты, эмигрантскіе, воинскіе, арестантскіе и т. п.

Разъ всѣ эти данныя тщательно зарегистрированы, то окажется возможнымъ довольно точно предвидѣть, каковъ будетъ въ будущемъ доходъ при данныхъ обстоятельствахъ, и приблизительно высчитать вѣроятный доходъ отъ пассажирскаго движенія новой линіи и т. д.

Статистика пассажирскаго движенія укажетъ перемѣщеніе одного класса въ другой и увеличеніе длины пробѣговъ, а также причину этихъ измѣненій и ихъ вліяніе на конечный результатъ эксплоатаціи. Приблизительный подсчетъ километровъ пробѣга пассажировъ даетъ возможность опредѣлить средній тарифъ, средній пробѣгъ, который можетъ указать приблизительную производительность новой линіи или участка; конечно, этими цифрами нельзя пользоваться для предвидѣнія результатовъ въ новыхъ странахъ.

Я ограничусь указаніемъ, что нѣкоторыя сѣти даютъ среднее число пассажировъ на километръ линіи, на паровозо-километръ, на поѣздо-километръ и даже на осе-километръ.

Багажъ, собаки и проч. Что касается багажа, собакъ, перевозки денегъ, то подробности объ ихъ вѣсѣ, залежахъ, цѣнности могутъ быть хорошо использованы. Перевозка почтовыхъ посылокъ и почты можетъ дать поводъ

для установленія подробной статистики съ цѣлью развить спеціальную перевозку изъ одного государства въ другое, или даже между двумя пунктами того же государства, особенно перевозка свѣжихъ плодовъ, фруктовъ, цвѣтовъ и др.

Что касается, наконецъ, перевозки экипажей, лошадей, животныхъ, то статистика ясно покажетъ условія развитія нѣкоторыхъ отраслей промышленности (каретной, автомобильной и др.) и скотоводства: такая статистика поведетъ къ улучшенію тарифовъ или условій перевозки.

Товары большой скорости. Товары большой скорости принадлежатъ къ тѣмъ спеціальнымъ группамъ, какъ-то съѣстные припасы, или предметы роскоши, для которыхъ цѣна провоза представляетъ лишь незначительный коэффиціентъ увеличенія цѣны матеріала, обработаннаго или необработаннаго; конечно, необходимо въ статистикѣ различать каждый родъ товаровъ, ради того, чтобы имѣть возможность измѣнять тарифы, улучшать условія перевозки съ точки зрѣнія приспособленія къ нимъ вагоновъ (вагоны холодильники, корзины, упаковка и др.)

в) *Доходы отъ перевозокъ малой скорости.* Въ группу перевозокъ малой скорости входятъ по большой части товары и перевозка животныхъ, но послѣдняя въ меньшемъ количествѣ, чѣмъ въ группѣ большой скорости.

Различеніе товаровъ можетъ быть доведено до крайнихъ предѣловъ; даже если не быть слишкомъ требовательнымъ въ этомъ отношеніи, статистика окажетъ большую услугу при установленіи тарифовъ, относящихся къ новымъ матеріаламъ, созданнымъ промышленностью или извлеченнымъ изъ земли и получившимъ широкое развитіе. Эти новые предметы можно будетъ группировать по назначенію, по употребленію и проч. и проч.

Но цѣнность этихъ свѣдѣній окажется еще важнѣе при созданіи новой линіи или участка для предвидѣнія развитія перевозки или вліянія отвлеченія товаровъ отъ другихъ линій, что можетъ имѣть громадное значеніе для частныхъ обществъ, связанныхъ съ государствомъ особыми соглашеніями.

Такъ же, какъ и для пассажировъ, необходимо и для товаровъ подсчитать пробѣгъ каждой перевезенной тонны—задача довольно сложная, такъ какъ залежи различныхъ товаровъ колеблются въ значительныхъ размѣрахъ.

Если число тонно-километровъ товаровъ (т. е. Σtp, t обозначая вѣсъ товаровъ, и p пробѣгъ въ километрахъ, привести въ соотношеніе къ числу поѣздо-километровъ или вагоно-километровъ) то получаются крайне интересные статистическіе коэффиціенты; они особенно интересны тѣмъ, что систематическія ошибки, получаемы при обработкѣ числовыхъ данныхъ, остаются почти тѣ же, такъ что коэффиціенты допускаютъ сравненіе изъ года въ годъ. Такъ, средняя нагрузка товарнаго поѣзда или товарнаго вагона является показателемъ хорошаго или плохого использованія подвижного состава, и, слѣдовательно, хорошей или плохой эксплоатаціи.

Что касается товаровъ, то необходимо составлять статистическія свѣдѣнія употребленія вагоновъ по ихъ видамъ, чтобы имѣть представленіе объ использованіи подвижного состава; эти свѣдѣнія даютъ ошибочныя указанія для опредѣленія возможныхъ доходовъ, принимая въ разсчетъ вагоны, стоящіе безъ употребленія на станціяхъ или дѣлающіе пробѣги внѣ сѣти; эта оцѣнка приблизительная, конечно, дастъ возможность провѣрить доходы, получаемые отъ взносовъ, дѣлаемыхъ станціями.

Наконецъ, составъ товарной перевозки, по характеру тарифовъ нор-

мальныхъ, исключительныхъ, комбинированныхъ, по тому, принадлежатъ ли они союзамъ или относятся къ спеціальнымъ тарифамъ изъ одного государства въ другое, дастъ основаніе для статистическихъ подсчетовъ огромной важности, хотя лишь очень немногія сѣти согласились производить необходимый расходъ на эту довольно тонкую работу.

Нѣкоторыя общества вносятъ въ доходы малой скорости служебныя перевозки, т. е. перевозки, которыя они совершаютъ за свой собственный счетъ или за счетъ государства, если они строили для него; въ общемъ перевозки, совершенныя въ этихъ условіяхъ, оцѣниваются очень низко, что отражается въ извѣстной степени на доходахъ по эксплоатаціи; не слѣдуетъ преувеличивать значеніе этой ошибки, такъ какъ служебныя перевозки достигаютъ едва 2,5% всей суммы доходовъ и уменьшеніе доходовъ, навѣрно ниже 0,4% этой суммы; зато въ качествѣ противовѣса получается уменьшеніе расходовъ по устройству и по эксплоатаціи.

Обращаю вниманіе только на то, что внесеніе служебныхъ перевозокъ въ доходы,—убѣжденнымъ сторонникомъ чего являюсь и я,—имѣетъ результатомъ необходимое увеличеніе коэффиціента эксплоатаціи, который получился бы при занесеніи ихъ въ кредитъ расходовъ.

в) *Разные другіе доходы.* Эта группа доходовъ встрѣчается не во всѣхъ обществахъ; но установленіе ея собственно весьма раціонально, такъ какъ даетъ возможность легко отличить доходы отъ перевозки отъ доходовъ, несвязанныхъ съ перевозкой, но вызываемыхъ самымъ существованіемъ желѣзной дороги, какъ-то: доходы отъ земельной собственности, отъ использованныхъ земельныхъ участковъ, отъ вокзаловъ, общихъ съ другимиобществами, отъ отдачи въ наемъ подвижного состава, помѣщенія капиталовъ и проч.

Эти дополнительные доходы, впрочемъ, очень незначительны и не представляютъ въ разныхъ обществахъ болѣе 1 или 2% всѣхъ доходовъ. Они должны быть подраздѣлены очень тщательно, такъ какъ ихъ взиманіе связано съ очень сложными операціями; въ качествѣ примѣра можно указать доходы отъ помѣщенія капиталовъ, которые представляютъ очень интересныя передвиженія кассовыхъ суммъ и денежной наличности.

г) *Статистика доходовъ по станціямъ и линіямъ.* Статистика доходовъ по станціямъ является чисто кассовой операціей, но важно здѣсь отмѣтить распредѣленіе этихъ доходовъ по линіямъ, относя къ каждой изъ нихъ причитающуюся ей долю въ общемъ сборѣ по станціямъ или агентствамъ сѣти или по станціямъ и агентствамъ другихъ сѣтей.

Эта статистика была уже предметомъ спеціальнаго изученія, и возвращеніе къ ней заставило бы меня повторяться, но отмѣтить ее необходимо, такъ какъ въ нѣкоторыхъ государствахъ, а въ особенности во Франціи, она имѣетъ громадное значеніе для примѣненія спеціальныхъ соглашеній, основанныхъ на валовомъ доходѣ съ километра линій.

Напоминаю, что распредѣленіе доходовъ по станціямъ только приблизительное, и что результаты его, хотя и близки къ истинѣ, но не могутъ претендовать на строгую точность.

Г. Статистика расходовъ.

Всѣ общества или управленія желѣзныхъ дорогъ приняли въ принципѣ сходную группировку расходовъ, раздѣленную на четыре или пять большихъ отдѣловъ:

Центральное управленіе.

Эксплоатація въ тѣсномъ смыслѣ, движеніе и перевозка.

Тяга и подвижной составъ.

Содержаніе пути и зданій.

Разные расходы.

Но стоитъ только сравнить другъ съ другомъ подробные документы, доставленные г-ну Ходейжу, чтобы замѣтить въ деталяхъ значительныя различія.

Такъ напримѣръ, расходъ по контролю сборовъ заносится или въ общіе расходы, или въ расходы по движенію, или въ расходы по перевозкѣ; расходы по пенсіямъ заносятся либо въ общіе расходы, либо на соотвѣтствующую сумму увеличивается расходъ на содержаніе персонала каждаго отдѣла, либо ихъ вносятъ въ категорію разныхъ расходовъ; также поступаютъ съ налогами, съ расходами по конторамъ, по возмѣщенію убытковъ, съ судебными издержками, которыя вносятся то въ общіе, то въ разные расходы.

Я разсмотрю подробно эти вопросы во второй части этого доклада, въ которой говорится о группировкѣ расходовъ по эксплоатаціи.

Что касается расходовъ въ собственномъ смыслѣ, статистика должна различать: расходы, допускающіе подраздѣленіе по отдѣламъ и расходы недѣлимые, съ цѣлью выдѣлить поступленія отъ линій или участковъ, принимая во вниманіе перевозку. Недѣлимые расходы по необходимости слѣдуетъ распредѣлять между линіями или участками; основанія для такого распредѣленія крайне разнообразны и ни одно изъ нихъ не безупречно; упомяну лишь слѣдующія: длина линій, пробѣгъ поѣздовъ, пробѣгъ вагоновъ, осей и проч.

Д. Статистика, касающаяся разныхъ другихъ вопросовъ.

Эти добавочныя статистическія свѣдѣнія служатъ для выясненія интенсивности перевозки или для облегченія оцѣнки доходовъ и расходовъ.

Можно указать слѣдующія статистическія вѣдомости:

а) *Пробѣгъ паровозовъ, поѣздовъ, вагоновъ, различая пассажирскіе, товарные и багажные; пробѣгъ осей.* Эти данныя составляются по вѣдомостямъ пробѣга, но, къ несчастью, опубликованныя цифры не даютъ возможности дѣлать сравненія; встрѣчаются серьезныя разногласія, происходящія благодаря перевозкѣ пустыхъ вагоновъ, багажныхъ поѣздовъ, служебныхъ поѣздовъ, двойной тяги, маневрированію, обстоятельствъ, которыя не фигурируютъ въ отчетности нѣкоторыхъ сѣтей.

б) *Пробѣгъ персонала: машинистовъ и кочегаровъ, начальниковъ поѣзда, кондукторовъ, сторожей у тормазовъ.* Мало сѣтей даютъ эти свѣдѣнія, хотя интересъ ихъ съ общественной точки зрѣнія очевиденъ.

в) *Средній составъ пассажирскихъ, почтовыхъ, смѣшанныхъ и товарныхъ поѣздовъ, использованіе подвижного состава; валовая перевозка, полезная перевозка; средняя полезная нагрузка поѣзда, средній мертвый грузъ.* — Эти статистическія свѣдѣнія, составленныя точно или даже приблизительно, крайне важны для полученія представленія объ общемъ ходѣ эксплоатаціи: благодаря имъ получается возможность изслѣдовать составъ поѣздовъ и узнать наилучшее использованіе подвижного состава.

г) *Расходъ на поѣздо-, паровозо-, вагоно-километръ, на 1000 километрическихъ тоннъ грузовъ; потребленіе топлива паровозами; вѣсъ и цѣна каменнаго угля, масла, сала; среднія паровозо- и вагоно-километры на 100 километрическихъ тоннъ грузовъ.* Во Франціи система премій, выдаваемыхъ машинистамъ за экономное расходованіе матеріаловъ, придаетъ громадное значеніе этой статистикѣ.

Сопоставляя число пройденныхъ километровъ съ количествомъ потребленныхъ матеріаловъ, получаемымъ изъ памятныхъ книжекъ машинистовъ и отпуска топлива и матеріаловъ, можно точно опредѣлить цѣнность отдѣльныхъ типовъ паровозовъ въ нормальномъ ходу.

Потребленіе можетъ быть приведено къ паровозо-километру или къ осе-километру, за весь пробѣгъ или только за полезный пробѣгъ; эти различныя условія очень затрудняютъ сравненіе сѣтей между собою, и однообразіе въ статистическихъ подсчетахъ было бы очень желательно.

д) *Несчастные случаи, опозданія и проч.* Статистика несчастныхъ случаевъ отъ схода съ рельсовъ, неосторожности и др.—и по послѣдствіямъ ихъ: смерти, пораненію, пожарамъ и др.—по пассажирамъ: служащимъ, постороннимъ составляются далеко не одинаково на разныхъ сѣтяхъ.

Что касается служащихъ, то нѣкоторыя сѣти считаютъ неспособность къ труду съ перваго дня, тогда какъ другія болѣе или менѣе долго выжидаютъ подачи заявленія о пособіи. Слѣдовательно, приходится быть очень осторожнымъ при сравненіи этихъ цифръ, тѣмъ болѣе, что управленія дающія свѣдѣнія, не всегда ясно даютъ точныя опредѣленія.

Обыкновенно сопоставляютъ число несчастныхъ случаевъ съ числомъ перевезенныхъ пассажировъ, но эта цифра совершенно неточна, въ виду неизвѣстности состава поѣздовъ, какъ напр., пригородныхъ поѣздовъ. И здѣсь опять однообразіе было бы весьма умѣстно.

е) *Личный составъ эмеритальной и пенсіонной кассы и др.* Очень мало управленій желѣзныхъ дорогъ показываютъ личный составъ по роду занятій, между тѣмъ такая статистика была бы крайне интересна.

Что касается пенсіонныхъ кассъ, то замѣчательный докладъ г-на Лемерсье Вашингтонскому конгрессу содержитъ въ себѣ всѣ пожеланія, которыя можно было бы высказать въ интересахъ развитія этой статистики.

Е. Общая статистика.

Вся статистика, обзоръ которой я сейчасъ сдѣлалъ, можетъ быть примѣнена къ любой сѣти, но, очевидно, было бы весьма интересно сгруппировать ее по государствамъ и дополнить слѣдующими общими свѣдѣніями:

1) Положеніе, занимаемое государствомъ по сравненію съ другими по длинѣ желѣзныхъ дорогъ, подробныя свѣдѣнія по округамъ страны, по административнымъ дѣленіямъ (кантонъ, штатъ, департаментъ и др.).

2) Общія вѣдомости доходовъ, расходовъ, дивидендовъ, налоговъ, среднихъ цифръ и др.

Надо быть крайне осторожнымъ при сравненіи желѣзнодорожной статистики двухъ государствъ—среднія цифры даютъ только общее представленіе, и потому надо остерегаться дѣлать выводы, которые часто могутъ оказаться крайне неточными при болѣе близкомъ и подробномъ знакомствѣ съ этой статистикой.

III. Однообразная группировка расходовъ по эксплоатаціи.

А. Общая часть.

Изученіе докладовъ, бюджетовъ и другихъ документовъ, бывшихъ въ моемъ распоряженіи, указываетъ на значительное разнообразіе въ современной группировкѣ расходовъ по эксплоатаціи. Повидимому, очень трудно достигнуть однообразной международной группировки расходовъ по эксплоатаціи. Несмотря на то, что во Франціи правительство предложило руководствоваться одинаковымъ для всѣхъ образцомъ при составленіи отчетовъ, я безъ труда нашелъ значительныя разногласія въ статьяхъ и въ условныхъ обозначеніяхъ отчетовъ по эксплоатаціи.

Я выше указывалъ, что въ общемъ группировка расходовъ распадается на 5 отдѣловъ (въ разныхъ странахъ, въ различномъ порядкѣ), а именно:

Центральное управленіе.

Эксплоатація въ тѣсномъ смыслѣ, движеніе и перевозка.

Тяга и подвижной составъ.

Содержаніе пути и зданій.

Разные расходы.

Эти пять группъ соотвѣтствуютъ соображеніямъ, которыя недостаточно ясно опредѣлены; взявъ въ качествѣ примѣра французскій образецъ, я разсмотрю тѣ пункты, которые могутъ дать поводъ къ разногласіямъ.

Въ принципѣ, въ каждой группѣ расходовъ, слѣдуетъ придерживаться административныхъ дѣленій, различаются ли службы по ихъ общимъ функціямъ или по подчиненности ихъ одному и тому же управленію, какъ, напримѣръ, центральная служба, службы участковыя и мѣстныя.

Б. Расходы по центральному управленію.

Расходы этой категоріи состоятъ изъ общихъ расходовъ по эксплоатаціи сѣти въ собственномъ смыслѣ и изъ расходовъ, происходящихъ отъ распредѣленія общихъ недѣлимыхъ издержекъ, относящихся къ устройству, къ эксплоатаціи и даже къ другимъ статьямъ (частныя земельныя имущества и др.).

Въ первую группу можно отнести налоги, разныя пошлины, расходы по содержанію государственнаго контроля, по страхованію и возмѣщенію убытковъ, вызванныхъ стихійными бѣдствіями, возмѣщеніе убытковъ отъ несчастныхъ случаевъ и судебные расходы.

Здѣсь идетъ рѣчь объ общихъ расходахъ управленія, которые не могутъ быть занесены въ расходы ни по одной изъ четырехъ большихъ службъ: движенія и перевозки, тяги и подвижного состава, содержанія пути и зданій, постройки. Впрочемъ, нѣкоторыя управленія соединяютъ всѣ или часть этихъ расходовъ подъ однимъ заглавіемъ: «разные расходы». Болѣе цѣлесообразнымъ было бы, повидимому, сохранить это названіе для категоріи незначительныхъ расходовъ, которые я укажу ниже.

Въ эту первую группу входятъ во Франціи и расходы патрональные, взносы въ пенсіонную и эмеритальную кассу, пособія и медицинская помощь. Не лучше ли было бы записать указанные расходы въ жалованіе, путемъ соотвѣтствующаго его повышенія. Взносы въ пенсіонную кассу не являются ли въ дѣйствительности частью жалованья, которую общество сберегаетъ для своихъ служащихъ. Вопросъ, очевидно, спорный. Отнесеніе этихъ расходовъ

въ группу общихъ расходовъ имѣетъ то важное преимущество, что указываетъ на ихъ значеніе въ совокупности и даетъ возможность включать въ отчеты филантропическія заботы.

Во всякомъ случаѣ въ интересахъ международнаго сравненія этого рода расходовъ, желательно, чтобы они были показаны отдѣльно, такъ какъ система пенсіоннаго обезпеченія и пособій существенно различна въ разныхъ государствахъ, и поэтому, если они включены въ служебные расходы, то придется ихъ выдѣлить оттуда.

Наконецъ, расходы, дѣйствительно не допускающіе распредѣленія, какъ, напримѣръ, расходы по содержанію совѣта управленія, по общему управленію, по общимъ службамъ, по главному счетоводству, по тяжбамъ, должны давать ясное представленіе, что въ нихъ заключается. Ихъ составъ чрезвычайно разнообразенъ, смотря по управленію; я выше указывалъ, что контроль сборовъ часто разсматривается, какъ общій расходъ, такъ какъ иногда онъ составляетъ часть общаго счетоводства или же является отдѣльной службой; нѣкоторыя сѣти подчиняютъ его начальнику эксплоатаціи (движеніе и перевозка); этотъ способъ (французскій) заслуживаетъ порицанія и не можетъ быть рекомендованъ.

Что касается распредѣленія общихъ расходовъ между различными отчетами, то я уже говорилъ, что всѣ основанія болѣе или менѣе вѣрны, и, повидимому, можно поэтому остановиться на распредѣленіи по системѣ денежной отчетности.

В. Расходы по эксплоатаціи въ собственномъ смыслѣ.—Движеніе и перевозка.

Въ этой категоріи расходовъ можно различать только расходы по содержанію личнаго состава и издержки по содержанію матеріаловъ; или принять слѣдующее дѣленіе: центральная служба, службы участковыя, служба поѣздовъ (движеніе), служба станціонная (перевозка) и возмѣщеніе убытковъ.

Этой послѣдней группировкѣ слѣдуютъ далеко не всѣ сѣти, но тѣ, съ которыми я ознакомился, почти всѣ примѣняютъ эти большія подраздѣленія, исключая расходовъ на возмѣщеніе убытковъ, которые или заносятся въ общіе расходы или въ службы, которыми этотъ расходъ былъ вызванъ. Такъ какъ большинство расходовъ по вознагражденію за убытки происходитъ отъ управленія, а не отъ перевозки, то распредѣленіе этихъ расходовъ не представляетъ большого интереса.

Г. Расходы по тягѣ и подвижному составу.

Можно группировать эти расходы по содержанію личнаго состава, и по матеріаламъ, но, кажется, лучше распредѣлить ихъ, какъ и расходы по эксплоатаціи, на центральную службу, участковую службу, тягу и подвижной составъ.

Въ общемъ въ эту послѣднюю службу входитъ не только содержаніе, но и постройка паровозовъ, и бухгалтерія должна вестись такъ, чтобы возможно было раздѣленіе общихъ расходовъ мастерскихъ на эти двѣ группы расходовъ; необходимо обращать вниманіе на занесеніе въ эту группу расходовъ по обновленію подвижного состава, если вагонъ выбываетъ изъ инвентаря на сломъ. Нѣкоторыя желѣзныя дороги вносятъ эту аммортизацію въ спеціальные счета пассива своихъ балансовъ, не уменьшая актива; неудобство

такой системы очевидно, разъ въ активѣ показываются несуществующіе или совершенно негодные вагоны. Необходимо замѣтить, что въ расходахъ по тягѣ встрѣчаются расходы на топливо, отягощенные таможенными расходами, привратными сборами и проч., которые тоже почти никогда не заносятся въ общіе расходы.

Повидимому, не представляется полезнымъ распредѣлять расходы центральной службы и участковой между расходами по тягѣ и по содержанію подвижного состава.

Д. Расходы по содержанію пути и зданій.

Слѣдуя указанному выше основанію необходимо принять слѣдующее дѣленіе: центральная служба, участковая; надзоръ за линіей; содержаніе пути, матеріала, зданій; чрезвычайный ремонтъ.

Эти различныя группы расходовъ встрѣчаются не во всѣхъ отчетахъ, но тѣмъ не менѣе онѣ являются минимумомъ различій, необходимыхъ въ расходахъ по содержанію пути и зданій.

Е. Разные расходы.

Въ эту группу входятъ всѣ расходы, которые не могутъ быть занесены ни въ одну изъ предыдущихъ группъ, но само подраздѣленіе ихъ крайне разнообразно въ различныхъ управленіяхъ.

Мы видѣли, что нѣкоторыя желѣзныя дороги вносили туда (неправильно, по нашему мнѣнію) расходы патрональные, относимые чаще всего въ общіе расходы. Во Франціи въ эту категорію включаютъ наемъ подвижного состава—расходъ, который удобнѣе было бы указать въ издержкахъ по тягѣ и по подвижному составу; поземельныя повинности, которыя могли бы быть размѣщены по службамъ: эксплоатаціи, подвижного состава и тяги и пути; гербовый сборъ и расходы по выпуску акцій, которые скорѣе являются общими расходами; платежи по одолженнымъ запасамъ, которые будучи расходами по займамъ, должны бы быть присоединены къ нимъ; вычеты въ запасной капиталъ, которые уже будутъ общими расходами.

Въ общемъ, по моему мнѣнію, въ эту группу слѣдовало бы вносить лишь расходы по линіямъ, арендованнымъ особеннымъ образомъ, хотя легче размѣстить эти расходы по службамъ, но это свело бы къ нулю разные расходы, и тогда группа эта не имѣла бы почти никакого значенія.

Заключеніе.

Въ заключеніе я долженъ констатировать фактъ, что статистика не занимаетъ во всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ подобающаго ей положенія.

Повидимому, недостаточно отдаютъ себѣ отчетъ въ громадномъ значеніи услугъ, которыя статистика оказываетъ какъ для непосредственнаго использованія данныхъ, связанныхъ съ случайными измѣненіями въ перевозкѣ, движеніи и др., такъ и для отчетовъ за прошлое время, которые даютъ общую картину хода дѣлъ.

Было бы наивнымъ заниматься статистикой, только ради удовольствія составлять таблицы цифръ, но всѣ вышеуказанныя статистическія данныя вполнѣ обоснованы и могутъ прямо или косвенно служить для начальниковъ

службы средствомъ ознакомленія съ результатами эксплоатаціи и съ использованіемъ затраченныхъ на нее средствъ.

Съ чисто статистической точки зрѣнія, было бы желательно, чтобы всѣ отчеты въ интересахъ удобства сравненій составлялись по однообразному плану для всѣхъ управленій. Если бы желѣзныя дороги пожелали вступить на этотъ путь, то надо бы систематически начать съ однообразнаго составленія общихъ вѣдомостей, служащихъ основаніемъ для распредѣленія: длина линій, пробѣгъ поѣздовъ, вагоновъ, осей и пр., т. е. со статистики, которую мы назвали вспомогательной.

Что касается однообразной группировки расходовъ по эксплоатаціи, то достигнуть соглашенія, повидимому, очень трудно, такъ какъ даже въ странахъ, какъ Франція, гдѣ образцы для составленія отчетовъ, предписаны высшей администраціей, замѣчаются серьезныя разногласія въ толкованіи.

Самое большее, что можно было бы рекомендовать, это группировку по четыремъ большимъ административнымъ дѣленіямъ сѣти: общія службы: движеніе и перевозка; тяга и подвижной составъ; содержаніе пути и зданій.

Приложеніе I.

Подробный вопросный листъ къ вопросу о желѣзнодорожной статистикѣ.

Примѣчаніе докладчика.

Мнѣ казалось необходимымъ сказать нѣсколько словъ въ защиту вопроснаго листа, касающагося вопроса о желѣзныхъ дорогахъ всѣхъ государствъ кромѣ Великобританіи и Америки, предложеннаго намъ Постоянной Комиссіей Международнаго Желѣзнодорожнаго Конгресса.

Всѣ желѣзнодорожныя управленія стараются организовать свои службы на самыхъ практичныхъ и дешевыхъ основаніяхъ.

Но соотвѣтственное положеніе ихъ далеко не тождественно и неодинаковое вліяніе многочисленныхъ особенностей сказывается на расходахъ по эксплоатаціи и на собственной стоимости различныхъ единицъ.

Съ этой точки зрѣнія я имѣлъ въ виду показать несходства: въ длинѣ эксплоатируемой сѣти, профилѣ линій, ихъ развѣтвленіи, числѣ вокзаловъ и станцій, значеніи перевозки, ея распредѣленіи по роду груза, среднемъ пробѣгѣ единицъ перевозки, большей или меньшей устойчивости въ перевозкѣ въ двухъ направленіяхъ линій, стоимости матеріаловъ, въ высотѣ жалованій, распоряженіяхъ относительно отпусковъ, въ ограниченіи продолжительности рабочаго дня служащихъ и др.

Положенія оказываются самыя разнообразныя, и какъ бы ни было совершенно развитіе статистики, все-же трудно дѣлать точныя сравненія между различными результатами эксплоатаціи, въ силу невозможности устранить вліяніе на эти результаты условій, въ которыхъ линіи устраивались или эксплоатировались.

Но даже въ виду этого разнообразія, я считалъ, что всякое сравненіе не можетъ не быть полезнымъ, а въ особенности интереснымъ. Въ то же время я полагаю. что въ силу расхода, вызываемаго составленіемъ подробной статистики, получаемыя данныя должны быть ограничены возможно болѣе простыми образцами.

Я придерживался указанныхъ взглядовъ, составляя вопросный листъ, на который, я надѣюсь, всѣ управленія будутъ въ состояніи отвѣтить безъ особаго труда.

Безъ сомнѣнія, многія управленія обладаютъ болѣе подробными и болѣе интересными данными. Дабы я могъ ими воспользоваться въ моей работѣ, я просилъ бы каждое управленіе, давая свою группировку расходовъ по эксплоатаціи, дать намъ и перечень, по возможности полный, статистическихъ свѣдѣній, которыми оно располагаетъ.

ВОПРОСЫ.

§ 1.

Система группировки расходовъ по эксплоатаціи, принятая каждымъ управленіемъ.

Въ организацію управленій желѣзныхъ дорогъ входятъ обыкновенно четыре большія службы:

Центральное или главное управленіе, въ которое входятъ: секретарская часть, главная и общая служба, счетная часть и контроль;

Служба эксплоатаціи (движеніе и перевозка);

Служба пути и сооруженій (путь и зданія);

Служба тяги и подвижного состава.

Укажите, чѣмъ организація вашего управленія, отличается отъ этого типа. Расходы по эксплоатаціи распредѣляются, конечно, по службамъ. Расходы каждой службы являются объектомъ особой группировки.

Изложите систему, принятую вашимъ управленіемъ, и дайте, по возможности, полный перечень всѣхъ расходовъ, входящихъ въ каждую статью.

Распредѣляются ли расходы, сгруппированные и распредѣленные по службамъ, по перевозкѣ большой или малой скорости или, другими словами, по перевозкѣ пассажирскими и товарными поѣздами?

Укажите, что дѣлается или что можно было бы сдѣлать въ этомъ направленіи, и приведите всякія другія указанія, которыя вамъ покажутся полезными или интересными съ точки зрѣнія установленія себѣстоимости единицы перевозки.

§ 2.

Положеніе линій, находящихся въ эксплоатаціи.

(Указать, если возможно, положеніе къ 31 декабря 1907 г.).

Длина эксплоатируемыхъ линій.

—	Километры.
а) Линіи въ 2 колеи	
б) Линіи въ 1 колею	
Всего	
Изъ нихъ . . . . километровъ, эксплоатируемыхъ сообща съ другими управленіями.	
И . . . . . километровъ, служащихъ исключительно для перевозки товаровъ.	
Общая длина одноколейнаго пути (*2а+б*)	
Число узловъ, соединяющихъ различныя линіи или, другими словами, число пунктовъ сходящихся линій	

Профиль и кривыя.

—	Длина.	%
Подъемы и склоны: отъ 1 до 5 миллиметровъ на 1 метръ		
болѣе 5 до 10 миллиметровъ на 1 метръ . .		
10 „ 15 „ „ „ . .		
15 „ 20 „ „ „ . .		
20 „ 30 „ „ „ . .		
болѣе 30 миллиметровъ на 1 метръ		
прямыя части		
Всего		
или итогъ, равный длинѣ простого пути		
Дать подраздѣленіе, принятое обществомъ.		

Прямыя части.

—	Длина.	%
Кривыя съ радіусомъ: 200 метровъ и менѣе		
болѣе 200 до 300 метровъ		
300 „ 500 „		
500 „ 700 „		
700 метровъ		
Всего		
или итогъ, равный длинѣ простого пути		
Дать подраздѣленіе, принятое обществомъ.		

Развитіе путей для маневровъ и разъѣздовъ . . . . . километровъ.

Соединенія промышленниковъ или частныхъ лицъ.

—	Число.
Соединенія съ путями вокзаловъ и станцій	
Соединенія съ главнымъ путемъ	
Всего	

Станціи или вокзалы и проч.

	Число.
Вокзалы или станціи	—
Остановки (въ пути для пассажировъ)	
Всего	
Не включая внутреннихъ бюро (бюро городскія и вспомогательныя).	

§ III.

Состояніе подвижного состава.

(Въ это число входитъ подвижной составъ на службѣ, въ ремонтѣ и въ запасѣ).

Тяга.

	Наличное количество къ 31 декабря 1907 года.
Пассажирскіе паровозы	
Товарные „	
Смѣшанные „	
Паровозы станціонные и для маневровъ . .	
Паровые вагоны или моторы	
Моторные вагоны для электрическихъ линій	

Паровозы вообще.

	На 1 осн.	На 2 осяхъ.	На 3 осяхъ.	На 4 и болѣе осяхъ.	Всего.
	Ведущихъ.				
Количество					
Сила тяги въ килограммахъ [1])					

[1]) Сила тяги моторовъ касательно къ ведущимъ колесамъ вычисляется по формулѣ $\frac{6,714 \cdot 5\ Pd^2 l}{D}$, въ которой

P = давленіе пара на ходу въ атмосферахъ;
d = діаметръ цилиндровъ въ метрахъ;
l = ходъ поршней въ метрахъ;
D = діаметръ ведущихъ колесъ въ метрахъ.

Эта формула указываетъ также работу моторовъ въ килограммометрахъ, для пробѣга въ 1 метръ.

Подвижной составъ.

Подвижной составъ пассажирскихъ поѣздовъ.

—	Наличный составъ къ 31 декабря 1907 г.		Общее число мѣстъ.			
	Вагоны съ или безъ телѣжекъ.	Вагоны на телѣжкахъ.	1-го класса.	2-го класса.	3-го класса.	Всего.
Вагоны 1-го класса						
„ 2-го „						
„ 3-го „						
„ смѣшанные						
Багажные вагоны						
Фургоны						
Другіе вагоны для пассажирскихъ поѣздовъ: вагоны-конюшни, вагоны для экипажей и др.						
Всего						

Подвижной составъ.

Подвижной составъ товарныхъ поѣздовъ.

—	Наличный составъ къ 31 декабря 1907 г.	Общій размѣръ подъемной способности.
Крытые вагоны въ 10 тоннъ и менѣе		
„ „ болѣе 10 тоннъ		
Открытые вагоны въ 10 тоннъ и менѣе		
„ „ „ 10—15 тоннъ		
„ „ болѣе 15 тоннъ		
Спеціальные вагоны, включая и годные для шоссейныхъ дорогъ		
Фургоны		
Всего		

§ IV.

Общіе результаты эксплоатаціи.

(Указать годъ).

Средняя эксплоатируемая длина . . . . . километровъ.

Доходы.

—	Франки.
Доходы отъ перевозки большой скорости или пассажирскими поѣздами: пассажировъ	
Доходы отъ перевозки большой скорости или пассажирскими поѣздами: багажъ и разныя другія перевозки	
Доходы отъ перевозки малой скорости или товарными поѣздами: товаровъ по вѣсу . .	
Доходы отъ перевозки малой скорости или товарными поѣздами: другія разныя перевозки.	
Доходы, не зависящіе отъ перевозки	
Всего	

Если цифра доходовъ, не зависящихъ отъ перевозки, сравнительно велика, указать, по какимъ рубрикамъ она распредѣляется.

Расходы.

	Франки.	%
Центральное управленіе и общая служба		
Эксплоатація (движеніе и перевозка)		
Подвижной составъ и тяга (включая обновленіе)		
Путь и зданія (включая обновленіе)		
Разные расходы, не распредѣленные по этимъ группамъ . .		
Всего		

Если расходы, не распредѣленные по группаммъ, относительно велики, указать, въ чемъ они состоятъ.

Коэффиціентъ эксплоатаціи . . . . . .

Статистическія свѣдѣнія о перевозкѣ.

Пассажиры.

—	1 классъ.	2 классъ.	3 классъ.	Всего.
Число пассажировъ				
Пробѣгъ . . . . . въ километрахъ				
Доходъ . . . . . въ франкахъ				
Средній на 1 пассажира { пробѣгъ . . . въ километрахъ				
Средній на 1 пассажира { доходъ . . . . . въ франкахъ				
Доходъ отъ пассажиро-километра „				

Товары по вѣсу или громоздкіе товары.

Число тоннъ	
Доходъ . . . . . въ франкахъ	
Тонно-километры . . . . . число	
Средній доходъ { на тонну . . . . . въ франкахъ	
Средній доходъ { на тонно-километръ . . . . . „	
Средній пробѣгъ 1 тонны . . . . . въ километрахъ	

Если служебныя перевозки таксированы, указать ихъ и дать, если возможно, отдѣльное объясненіе.

Свѣдѣнія, касающіяся расходовъ.

Раздѣлить, если возможно, расходы слѣдующимъ образомъ:

Центральное управленіе и общая служба:

—	Франки.
Вознагражденіе личнаго состава	
Пенсіи и пособія пенсіонной кассѣ и кассѣ вспомоществованія .	
Другіе расходы	
Распредѣлить, если возможно, между перевозкою большой и малой скорости	
Всего. .	

Эксплоатація (движеніе и перевозка).

—	Франки.
Жалованіе, заработная плата, преміи	
Остатокъ отъ разсчетовъ по взаимному пользованію подвижнымъ составомъ, вокзалами, станціями или общими участками [1]) .	
Возмѣщеніе убытковъ за несчастные случаи, потери и аваріи . .	
Другіе расходы	
Распредѣлить, если возможно, между перевозкою большой и малой скорости	
Всего	

[1]) Нѣкоторыя управленія заносятъ остатокъ актива въ доходъ, а остатокъ пассива вычитается изъ дохода.

Тяга и подвижной составъ.

—	Франки.
Содержаніе и ремонтъ паровозовъ	
„ „ вагоновъ	
Обновленіе паровозовъ [1])	
„ вагоновъ [1])	
Жалованіе и преміи машинистамъ, кочегарамъ, механикамъ и сторожамъ у тормазовъ	
Другое жалованіе и заработная плата	
Топливо для паровозовъ	
Матеріалы для смазки	
Другіе расходы	
Распредѣлить, если возможно, между перевозкою большой и малой скорости	
Всего	

[1]) Указать, что понимается подъ обновленіемъ. Идетъ ли рѣчь о расходахъ по перестройкѣ, или о возмѣщеніи истраченнаго матеріала, или о цѣнности этого послѣдняго по инвентарю?

Путь и зданія.

—	Франки.
Жалованіе и заработная плата	
Стальные брусья, рельсы и ихъ принадлежности	
Другіе расходы	
Распредѣлить, если возможно, между перевозкою большой и малой скорости	
Всего	

Разныя свѣдѣнія.

Средняя сумма жалованія, премій и возмѣщеній убытковъ на одного служащаго за 1 годъ.

—		Франки.
Эксплоатація.	Надсмотрщики	
	Оберъ-кондуктора и кондуктора	
	Сторожа	
Подвижной составъ и тяга.	Механики или машинисты	
	Кочегары паровозовъ	
	Сцѣпщики, столяры, чернорабочіе въ мастерскихъ.	
Путь и зданія.	Дорожные рабочіе	
Средняя продолжительность рабочаго дня для постоянныхъ рабочихъ		
Средняя продолжительность рабочаго дня механиковъ, кочегаровъ и др.		
Число дней отдыха и отпуска съ сохраненіемъ содержанія: въ годъ и на одного служащаго		
Дать свѣдѣнія по группамъ служащихъ		
Средняя цѣна топлива въ тоннахъ		
„ „ матеріаловъ для смазки въ килогроммахъ . . .		
„ „ дубовыхъ и сосновыхъ дровъ въ куб. метрахъ . .		
„ „ рельсовъ въ тоннахъ		

Пробѣгъ поѣздовъ и подвижного состава.

Поѣзда.

РОДЪ ПОѢЗДОВЪ.	Пробѣгъ въ километрахъ на собственныхъ линіяхъ дороги.			Пробѣгъ своихъ поѣздовъ на чужихъ дорогахъ.	Весь пробѣгъ собственныхъ поѣздовъ.
	Поѣзда собственныя.	Чужіе поѣзда.	Всего.		
	а	б	в (а + б)	г	д (а + г)
Пассажирскіе поѣзда:					
Простая тяга					
Двойная тяга					
Товарные поѣзда:					
Простая тяга					
Двойная тяга					
Служебные поѣзда					
Всего . .					

Если есть поѣзда смѣшанные, указать ихъ составъ или дать разъясненіе отдѣльно.

Средняя коммерческая скорость въ часъ . . . . . { пассажирскихъ поѣздовъ . . . . . / товарныхъ поѣздовъ . . . . . .

Паровозы.

РОДЪ ПРОБѢГОВЪ.	Пробѣги въ километрахъ на собственныхъ линіяхъ управленія.			Пробѣги паровозовъ управленія на чужихъ дорогахъ.	Всего пробѣговъ паровозовъ управленія.
	Паровозы управленія.	Чужіе паровозы.	Всего.		
	а	б	в (а + б)	г	д (а + г)
Съ поѣздами: пассажирскими					
Съ поѣздами: товарными					
Съ поѣздами: служебными					
Пустые					
Маневры поѣздовъ					
„ на станціяхъ					
Всего					

Указать, какъ вычисляются пробѣги маневрирующихъ поѣздовъ по службѣ поѣздовъ (маневры въ пути) и по службѣ на станціяхъ (составъ поѣздовъ).

Средній пробѣгъ паровозовъ на единицу наличнаго состава.

(Подвижной составъ на службѣ, въ ремонтѣ и въ запасѣ).

—	Километры.
Пассажирскіе паровозы	
Товарные „	
Смѣшанные „	
Станціонные или паровозы для маневровъ	
Паровые или моторные вагоны	
Электрическіе моторы	
Вообще паровозы	

Количество служебныхъ часовъ паровозовъ.

(Включая и запасъ подъ парами).

—	Часы.
Для службы пассажирскихъ поѣздовъ	
„ „ товарныхъ	
„ „ маневровъ на станціяхъ	

Укажите на другія интересныя статистическія свѣдѣнія, если признаете ихъ интересными.

Приложеніе II.

№№ по порядку.	Наименованіе управленій или желѣзнодорожныхъ обществъ.	Отвѣты на вопросы.	Приложенные документы.
1	Бельгія	Да.	Циркуляръ по бухгалтеріи и подробная таблица жалованій.
2	Эльзасъ-Лотарингія	„	Отчетъ за 1908.
3	Королевство Баварія	„	
4	Ольденбургъ	„	Отчетъ за 1907.
5	Саксонія	„	Отчетъ за 1907.
6	Виртембергъ	„	
7	Австро-Венгрія (М-во желѣзныхъ дорогъ)	„	
8	Великое Герцогство Баденское	„	Отчетъ за 1907.
9	Ассоціація Ауссигъ-Теплицъ	„	Уставъ эксплоатаціи.
10	Сѣверная Австрія	„	Отчетъ за 1907.
11	Южная Австрія.	„	Подробный бухгалтерскій отчетъ.
12	Венгрія.	„	Записка относительно группировки расходовъ по эксплоатаціи.
13	Арадъ и Чанадъ (Венгрія)	„	
14	Сосѣднія линіи съ Бельгіей [1])	Нѣтъ.	
15	Болгарія	Да.	Статистика жел. дор. за 1907.
16	Андалузія	„	Записка по вопросу о группировкѣ расходовъ по эксплоатаціи.
17	Лорка-Баса и Агиласъ	„	Тоже.
18	Мадридъ-Кацересъ, Португалія и Западн. Испанія	„	Тоже.
19	Сѣверная Испанія	„	Тоже.
20	Франція, казенныя желѣзныя дороги .	„	Записка по вопросу о группировкѣ расходовъ и образецъ отчета.
21	Парижъ-Орлеанъ [2])	„	Образецъ бюджета.
22	Западныя.	Нѣтъ.	

[1]) Это управленіе не эксплоатируетъ само свои линіи.

[2]) Отвѣты на вопросный листъ неполны. Отсылаютъ къ статистическимъ документамъ, обнародованнымъ министерствомъ публичныхъ работъ во Франціи.

№№ по порядку.	Наименованіе управленій или желѣзнодорожныхъ обществъ.	Отвѣты на вопросы.	Приложенные документы.
23	Парижъ-Ліонъ-Средиз. море	Нѣтъ.	Докладъ акціонерамъ за 1907 г.
24	Мѣстнаго значенія департ. Ландовъ . . .	Да.	
25	Алжирскія казенныя . . .	„	Образецъ отчета.
26	Лоренцо-Маркезъ	„	
27	Трапезааль и Оранжевая к.	Нѣтъ.	Докладъ по поводу предлож. вопроса.
28	Италія (казенныя желѣзныя дороги) . . .	Да.	Записка относительно организаціи счетной и администр. части управленія сѣти.
29	Принца-Генриха (Люксембургъ)	„	Общій отчетъ эксплоатаціи.
30	Норвегія	„	Отчетъ по экспл. 1906—1907. и циркуляръ счетной части участковъ.
31	Нидерланды	„	Отчетъ по эксплоатаціи 1907.
32	Голландія	„	Тоже.
33	Замарангъ Форстенланденъ (Ява) . . .	„	
34	Бара Альта	„	Записка о группировкѣ расходовъ.
35	Румынія	„	
36	Сызрано-Вяземская	„	
37	Казенныя жел. д. въ СПБ.	„	
38	Московско-Виндаво-Рыбинская . .	„	
39	Рязанско-Уральская	„	
40	Управленіе Сѣверо-Западн. ж. д. . . .	„	
41	Швеція	„	
42	Стокгольмъ-Римба	„	
43	Швейцарскія союзныя	„	Уставы счетной части, бюджетъ и стат. таблицы за 1907 г.
44	Готардская	„	
45	Оттоманскія ж. д. Салоники-Константинополь [1])	Нѣтъ.	

[1]) Сѣти, перевозки на которыхъ незначительны.

Организація желѣзнодорожной статистики въ Сѣверной Америкѣ.

Докладъ Бернскому Международному Желѣзнодорожному Конгрессу А. Коунти (A. J. County), помощника второго вице-президента „Пенсильванскаго желѣзнодорожнаго общества“.

Переводъ А. А. Брандта.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

Отчетность и статистика желѣзныхъ дорогъ въ Соединенныхъ Штатахъ.

а) Развитіе желѣзныхъ дорогъ.
б) Правительственная регламентація желѣзнодорожнаго дѣла.
в) Распоряженія, предписывающія однообразное веденіе отчетности и статистики.
г) Однообразная группировка доходовъ и расходовъ и другихъ статистическихъ свѣдѣній.
д) Ежегодный отчетъ Правительству.
е) Различіе между прежними и современными группировками.
ж) Ежемѣсячные отчеты Правительству.
з) Предметы, регламентированные оффиціальнымъ распоряженіемъ о веденіи однообразной отчетности.

Желѣзныя дороги Канады и Мексики.

и) Однообразная отчетность и статистика.

Отчетность желѣзныхъ дорогъ Сѣверной Америки.

і) Ежегодные доклады и статистическіе отчеты для акціонеровъ.

Расходы по эксплоатаціи.

к) Однообразная группировка;
л) Контроль доходовъ и расходовъ.

Заключеніе.

ПРЕДИСЛОВІЕ.

Въ мартѣ 1910 года мнѣ было предложено сдѣлать докладъ объ интересующемъ насъ вопросѣ, такъ какъ докладчикъ по вопросу объ организаціи желѣзнодорожной статистики въ Америкѣ не могъ исполнить даннаго ему порученія. Въ виду того, что предложеніе это было сдѣлано мнѣ во время самой оживленной работы и за нѣсколько лишь мѣсяцевъ до начала сессіи Международнаго Желѣзнодорожнаго Конгресса, я былъ лишенъ возможности основательно изучить весь предложенный вопросъ, и мнѣ приходится поэтому ограничиться изложеніемъ положенія желѣзнодорожной статистики лишь въ Соединенныхъ Штатахъ, Канадѣ и Мексикѣ. Не лишнимъ, кажется, будетъ въ самомъ же началѣ этого доклада указать условія, при которыхъ

мнѣ пришлось приняться за работу. Пользуюсь случаемъ выразить благодарность всѣмъ сослуживцамъ и друзьямъ, оказавшимъ мнѣ содѣйствіе.

Служащіе на американскихъ желѣзныхъ дорогахъ живо интересуются формами и способами использованія отчетовъ и статистики; они прекрасно понимаютъ, что безъ заслуживающей довѣрія статистики и даваемыхъ ею свѣдѣній невозможно раціональное управленіе желѣзной дорогой на экономическихъ началахъ.

Но кромѣ того и другія обстоятельства заставили признать пользу и необходимость отчетности и статистики и содѣйствовали ихъ развитію; укажу, между прочимъ, на слѣдующія: 1) конкуренція между параллельными линіями, которыя по дѣйствующему законодательству разрѣшено строить на всей территоріи, что влечетъ за собою гибельное для отдѣльныхъ обществъ пониженіе тарифовъ по перевозкѣ пассажировъ и грузовъ; 2) чередованіе періодовъ процвѣтанія и періодовъ крупныхъ кризисовъ, какъ промышленныхъ, такъ и финансовыхъ, причемъ каждый циклъ длится приблизительно около десяти лѣтъ; 3) громадныя разстоянія, пересѣкаемыя линіями и необходимость преодолѣнія физическихъ и климатическихъ препятствій или сохраненія соотвѣтственныхъ преимуществъ; 4) опытъ, пріобрѣтенный благодаря банкротствамъ другихъ обществъ, пренебрегавшихъ мѣрами коммерческой осторожности или сдѣлавшихся жертвою финансовой эксплоатаціи; такъ какъ за подобнымъ банкротствомъ слѣдуетъ продажа дороги судебнымъ порядкомъ и затѣмъ возстановленіе дѣла вновь, то для пріобрѣтенія для этой цѣли новыхъ денежныхъ средствъ отъ капиталистовъ и банкировъ необходимо было составленіе и опубликованіе точныхъ статистическихъ таблицъ о финансовомъ положеніи и результатахъ эксплоатаціи; 5) крайняя необходимость имѣть статистическія свѣдѣнія о перевозкѣ по всѣмъ участкамъ сѣти, чтобы получить возможность слѣдить за расходами по эксплоатаціи и за финансовыми результатами ея.

Каковы бы ни были примѣняемыя основанія, мнѣ кажется, что лучшимъ объясненіемъ способа составленія статистики будетъ изложеніе современной американской практики, дополненной замѣчаніями и выводами, полученными въ результатѣ опыта по примѣненію дѣйствующей въ настоящее время однообразной системы. Требованія, предъявляемыя къ статистикѣ, бываютъ двухъ родовъ: одни исходятъ отъ правительства, другія отъ акціонеровъ, управленія и всѣхъ другихъ заинтересованныхъ лицъ. Тѣ и другія ведутъ свое начало съ самаго основанія желѣзныхъ дорогъ. Господствующимъ раньше обычаемъ было особенно тщательное и заботливое составленіе отчетовъ и статистическихъ свѣдѣній, которыя интересуютъ акціонеровъ и самоуправленія; и только непреклонная воля Правительства Соединенныхъ Штатовъ могла прекратить этотъ порядокъ вещей и вмѣнить желѣзнымъ дорогамъ въ обязанность составленіе отчетовъ и статистики по одному образцу

Отчетность и статистика желѣзныхъ дорогъ въ Соединенныхъ Штатахъ.

а) Развитіе желѣзныхъ дорогъ.

Своимъ развитіемъ, своимъ продолжительнымъ благосостояніемъ и успѣхомъ Соединенные Штаты во многомъ обязаны сѣти желѣзныхъ дорогъ. На протяженіи 3000 миль, отъ Атлантическаго Океана до Тихаго, и 2000

миль отъ Великихъ Озеръ до Мексиканскаго залива, на землѣ, скрывающей въ своихъ нѣдрахъ несмѣтныя земледѣльческія и минеральныя богатства, это процвѣтаніе и экономическое развитіе только немногимъ обязано внутреннему и морскому судоходству, вѣдь до проведенія желѣзныхъ дорогъ и населеніе Соединенныхъ Штатовъ было крайне рѣдкое. Недаромъ желѣзныя дороги привѣтствовались, какъ піонеры, и недаромъ страна направила всю свою энергію на ихъ постройку, справедливо признавая, что онѣ являются самымъ быстрымъ непосредственнымъ и экономическимъ способомъ пересѣченія громадныхъ пространствъ и преодолѣнія серьезныхъ препятствій, которыя строеніе земной поверхности и климатъ ставятъ передвиженію людей и грузовъ въ границахъ ихъ территоріи.

До 1870 г. центральнымъ правительствомъ, многими штатами и муниципалитетами были предоставлены желѣзнодорожнымъ обществамъ земельные участки и была оказана денежная помощь въ цѣляхъ поощренія постройки линій, пересѣкающихъ территорію Запада, и ради привлеченія населенія и обезпеченія себя большими коммерческими выгодами. Вскорѣ желѣзныя дороги распространились по всей странѣ, ранѣе колонистовъ даже, а не слѣдуя за ними, какъ въ другихъ новыхъ странахъ, и, если приливъ и отливъ благосостоянія и кризисовъ оставили глухой слѣдъ въ этой отрасли промышленности, играющей такую большую роль въ дѣятельности страны, а также въ благосостояніи тѣхъ, которые вложили въ нее свои капиталы и занимались ея эксплоатаціей, то въ данный моментъ сѣть Сѣверо-Американскихъ желѣзныхъ дорогъ, обслуживающая населеніе въ 80—90 милліоновъ, хорошо организована и процвѣтаетъ.

Развитіе желѣзныхъ дорогъ въ Соединенныхъ Штатахъ въ теченіе послѣднихъ десятилѣтій было слѣдующее:

1830	23	миль.
1840	2.800	»
1850	9.000	»
1860	30.000	»
1870	53.000	
1880	93.000	»
1890	164.000	»
1900	193,345	»

Къ 30-му іюня 1909 г. было 233.000 миль желѣзныхъ дорогъ, доходъ съ которыхъ за операціонный годъ, оканчивающійся тѣмъ же числомъ, равнялся 2.494.000.000 долларовъ, расходы по эксплоатаціи, включая налоги, 1.751.000.000 долларовъ, чистый же доходъ былъ 743.000.000 долларовъ.

б. Правительственная регламентація.

Нѣтъ ничего удивительнаго, что придается большое значеніе тому, чтобы точные методы отчетности и статистики играли важную роль въ эксплоатаціи и управленіи большихъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, и что центральное правительство, какъ и правительства отдѣльныхъ штатовъ, желаютъ контролировать ихъ отчеты

Я напоминаю, что Соединенные Штаты Сѣверной Америки состоятъ изъ большого числа независимыхъ и суверенныхъ штатовъ, объединенныхъ одною писанною конституціей и, что Центральное Правительство, кромѣ правъ переданныхъ ему конституціей въ отношеніи всѣхъ штатовъ, управляетъ непосредственно и территоріями, которыя не сложились еще въ штаты. Хотя нѣкоторыя желѣзнодорожныя концессіи предоставлены Центральнымъ Правительствомъ на территоріяхъ, находящихся подъ непосредственнымъ его управленіемъ, но вообще общества желѣзныхъ дорогъ получаютъ права и привиллегіи вслѣдствіе концессій, данныхъ тѣмъ штатомъ, по территоріи котораго линія проходитъ и эксплоатируется, и пользуются они своими правами подъ покровительствомъ законовъ соотвѣтствующихъ штатовъ. Желѣзныя дороги принадлежатъ частнымъ акціонерамъ, капиталы собираются продажею акцій, облигацій и другихъ бумагъ; ихъ постройка, содержаніе и эксплоатація ведется правленіемъ, избраннымъ акціонерами, и служащими агентами, назначаемыми правленіемъ и подчиненными ему, соотвѣтственно законамъ штатовъ. Но, хотя желѣзныя дороги въ отношеніи собственности и эксплоатаціи являются частнымъ предпріятіемъ, но въ перевозочной промышленности настолько сильно заинтересована вся страна, потребности и удобства которой она обслуживаетъ, что вполнѣ справедливо, послѣдняя разсматривается какъ общественное предпріятіе, и подчинена вслѣдствіе этого регламентаціи государства, а именно, какъ мы увидимъ ниже, Центральнаго Правительства.

Въ данную минуту дѣятельность нашихъ желѣзныхъ дорогъ интересуетъ не только Америку, такъ какъ большая часть капиталовъ была доставлена другими государствами, которыя, вслѣдствіе этого, внимательно слѣдятъ за развитіемъ американскихъ желѣзныхъ дорогъ и не только въ качествѣ кредиторовъ, но и по причинѣ вывоза земледѣльческихъ продуктовъ, минераловъ и другихъ.

По тексту конституціи Центральное Правительство уполномочено регулировать торговыя отношенія съ другими странами и сношенія отдѣльныхъ штатовъ между собою; внутри самого штата вся торговля регламентируется властью этого штата, но вся торговля между штатами и международная торговля подчиняется распоряженіямъ Центральнаго Правительства. Вотъ уже тридцать лѣтъ, какъ это простое предписаніе конституціи служитъ основаніемъ для цѣлаго множества національныхъ законовъ и судебныхъ рѣшеній. Желѣзныя дороги были столь необходимы для развитія страны, что до 1870 г. даже не пытались, къ сожалѣнію, ихъ регламентировать, но, съ теченіемъ времени благодаря распространенію ихъ въ новыхъ территоріяхъ, поглощенію и соединенію ихъ другъ съ другомъ, сѣть приняла такіе размѣры, а населеніе и дѣятельность всей страны такъ быстро росли, что желаніе установить болѣе точныя предписанія правительствъ отдѣльныхъ штатовъ и Центральнаго Правительства стало общимъ.

Движеніе началось конечно въ разныхъ штатахъ и вслѣдствіе «Granger Agitation» въ Западныхъ штатахъ (1870—1888) было созвано множество желѣзнодорожныхъ комиссій, уполномоченныхъ примѣнять законы, касающіеся желѣзныхъ дорогъ, и въ особенности обязанныхъ слѣдить за тѣмъ, чтобы желѣзнодорожные тарифы и услуги устанавливались раціонально и на одинаковыхъ основаніяхъ для всѣхъ лицъ и всѣхъ обществъ. Многія изъ

этихъ желѣзнодорожныхъ комиссій, среди нихъ нѣкоторыя очень вліятельныя, какъ комиссія штата Массачузетъ, созванная въ 1869 г. пользовались лишь правомъ совѣщательнаго голоса, могли дѣйствовать лишь по полномочію и опирались главнымъ образомъ на общественное мнѣніе, но постепенно власть ихъ увеличивалась и получила правительственный характеръ. Вотъ уже нѣсколько лѣтъ, какъ нѣкоторыя изъ нихъ, подъ названіемъ комиссій общественной пользы снабжены правительственной властью не только надъ желѣзными дорогами, но и надъ электрическими дорогами, надъ телеграфными и телефонными линіями, и надъ другими перевозочными предпріятіями въ цѣляхъ установленія однообразнаго способа отчетности, чтобы результаты эксплоатаціи могли быть опубликованы Правительствомъ для руководства начальствующимъ лицамъ, гражданамъ и держателямъ бумагъ. Права этихъ комиссій не ограничиваются одной отчетностью, но во многихъ случаяхъ, онѣ разрѣшаютъ выпускъ акцій и облигацій и занимаются другими серьезными вопросами, которые не являются предметомъ моего изложенія, какъ-то улучшеніемъ службы перевозки и движенія, налогами, взимаемыми съ перевозки и др.

в) Распоряженія, предписывающія однообразное веденіе отчетности и статистики.

Регламентація желѣзныхъ дорогъ не долго оставалась въ рукахъ однѣхъ только властей отдѣльныхъ штатовъ; въ десятилѣтній періодъ 1870—1880 вопросъ тщательно разсматривался Центральнымъ Правительствомъ, но необходимости вмѣшательства законодательства еще не чувствовалось и никакихъ рѣшительныхъ мѣръ не предпринималось до принятія въ 1887 г. закона, регулирующаго торговыя отношенія, извѣстнаго подъ названіемъ Interstate Commerce Act. Этотъ законъ былъ первымъ шагомъ правительства на пути установленія обязанности для желѣзныхъ дорогъ, обслуживающихъ нѣсколько штатовъ, однообразнаго способа веденія отчетности, при посредничествѣ комиссіи, называемой Interstate Commerce Commission (Междуштатная Торговая Комиссія). Многія желѣзнодорожныя общества приняли однообразный способъ группировки расходовъ по эксплоатаціи; и послѣ того, какъ принципы и практика желѣзнодорожной отчетности и статистики болѣе или менѣе установились, многія общества желѣзныхъ дорогъ опубликовали замѣчательные отчеты задолго еще до вышеупомянутаго закона, но только лишь съ момента принятія этого закона и значительнаго развитія за послѣдніе годы желѣзныхъ дорогъ, ихъ доходовъ, расходовъ и улучшенія ихъ финансоваго положенія можно считать современный однообразный способъ веденія отчетности и статистики окончательно установившимся. Постановленія Interstate Commerce Act'а 1887 г., касающіяся отчетности, предписывали составленіе ежегодныхъ отчетовъ, заключающихъ свѣдѣнія о выпускѣ капиталовъ и о платежахъ, свѣдѣнія, дающія характеристику линій въ физическомъ отношеніи, статистическія свѣдѣнія объ эксплоатаціи, перевозкѣ и финансовыхъ результатахъ, о налогахъ и тарифахъ, о соглашеніяхъ съ другими желѣзными дорогами и предоставляли Междуштатной Торговой Комиссіи (Interstate Commerce Commission) власть устанавливать однообразный способъ составленія отчетовъ.

Регламентація при посредствѣ правительственной комиссіи была нововведеніемъ въ Соединенныхъ Штатахъ, и къ чести американскихъ желѣзныхъ

дорогъ надо сказать, что вмѣсто того, чтобы противодѣйствовать закону, вводящему однообразную отчетность, онѣ создали въ 1888 г. Общество Счетоводовъ Американскихъ желѣзныхъ дорогъ (American Railway Accounting Officers), члены котораго являлись представителями 72.000 миль желѣзныхъ дорогъ, и которые рѣшили весною того же года разсмотрѣть и выработать образецъ годового отчета и представить его Національному правительству; я могу притомъ добавить, что законъ 1887 г. сталъ дѣйствовать лишь благодаря добровольному содѣйствію желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ предписанія его не могли быть примѣнены принудительно за недостаткомъ отпущенныхъ на эту цѣль кредитовъ. Подобное сотрудничество правительства и желѣзныхъ дорогъ всегда существовало, и если, что вполнѣ естественно, правительство и высшая желѣзнодорожная администрація не всегда солидарны между собою, то все же громадная задача, иначе неразрѣшимая—установленія однообразной группировки при составленіи отчетовъ, поскольку это вообще возможно, была разрѣшена. Подобная задача была не легка въ странѣ съ конкурирующими линіями, различающимися по географическому положенію, по степени развитія сѣти, по характеру перевозки прямого сообщенія и мѣстной и по своимъ частнымъ интересамъ; и понадобилась большая опытность, зрѣлое размышленіе и денежныя жертвы, чтобы достигнуть значительныхъ результатовъ.

Этотъ законъ далъ прекрасные результаты, но не привелъ къ установленію безусловнаго однообразія въ отчетности и статистикѣ. Онъ далъ достаточно времени для обсужденія вопроса о выработкѣ однообразныхъ статей въ отчетахъ и для практическаго примѣненія ихъ, проложилъ путь распространенію однообразной отчетности, но понятно, что по истеченіи двадцати лѣтъ въ столь молодой и дѣятельной странѣ текстъ этого закона былъ нѣсколько измѣненъ и правомочія Interstate Commerce Commission были расширены. Это имѣло мѣсто принятіемъ закона 1906 года, извѣстнаго подъ названіемъ Hepburn Act'a. Предметомъ этого закона были болѣе важные общественные вопросы, чѣмъ установленіе однообразной отчетности, но предписанія, касающіяся ея, были значительно подкрѣплены присоединеніемъ серьезныхъ карательныхъ мѣръ въ случаѣ нарушенія, что не вызвало особеннаго удивленія, такъ какъ этотъ законъ былъ принятъ въ пылу обсужденія законодательства противъ недозволенныхъ скидокъ тарифа, допускаемыхъ нѣкоторыми желѣзными дорогами.

Вотъ въ силу этого закона 1906 года, дополнившаго Interstate Commerce Act 1887 года, всѣ желѣзныя дороги въ настоящее время составляютъ однообразные отчеты и статистику и представляютъ ихъ упомянутой комиссіи.

Общія постановленія, касающіяся интересующаго насъ вопроса, сводятся къ тому, что Interstate Commerce Commission (состоящая изъ 7 членовъ, назначаемыхъ президентомъ Соединенныхъ Штатовъ, съ одобренія Сената, на семилѣтній срокъ, съ обязанностью посвящать все время и вниманіе дѣламъ Комиссіи) имѣетъ право требовать представленія ежегодныхъ отчетовъ отъ всѣхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, занимающихся перевозкою между штатами, и предписывать самый способъ составленія отчетовъ, а также требовать точные отвѣты на всѣ необходимые вопросы и устанавливать срокъ, къ которому всѣ желѣзныя дороги, подчиненныя постановленіямъ Interstate Commerce Act'a, должны имѣть однообразную систему отчетности,

какъ и одинаковый для всѣхъ нихъ способъ ея веденія. Комиссія имѣетъ право во всякое время знакомиться съ отчетами, статистическими вѣдомостями, предписанными закономъ, регулирующимъ торговлю между штатами; желѣзнымъ дорогамъ запрещается вести какіе бы то ни было другіе отчеты и статистическія вѣдомости, кромѣ предписанныхъ или одобренныхъ Комиссіей, которая можетъ имѣть спеціальныхъ агентовъ или инспекторовъ, обязанныхъ слѣдить за отчетами и статистикою желѣзныхъ дорогъ. Въ случаѣ отказа вести подобную отчетность или нежеланія передать ее на разсмотрѣніе комиссіи или ея инспекторовъ, правительствомъ Соединенныхъ Штатовъ можетъ быть наложенъ штрафъ въ 500 долларовъ за каждый случай нарушенія закона.

Представленіе невѣрныхъ свѣдѣній, неправильности въ статистическихъ данныхъ или составленіе отчетовъ и статистики по иному методу, чѣмъ предписанный и одобренный Комиссіей, являются проступкомъ, наказуемымъ штрафомъ, или тюремнымъ заключеніемъ, или тѣмъ и другимъ одновременно.

Инспектора (состоящіе при Комиссіи) подвергаются наказанію штрафомъ или тюремнымъ заключеніемъ, если они вопреки запрещенію разглашаютъ какіе-либо факты или свѣдѣнія, которыя они узнали по службѣ.

Ежегодные отчеты составляются подъ присягою, обнимая 12 мѣсяцевъ, по 30 іюня каждаго года включительно, и должны быть представлены до 30 сентября, если Комиссія не разрѣшитъ отсрочки. Если отчеты не представлены или если на одинъ изъ вопросовъ, предусмотрѣнныхъ закономъ, не дано точнаго отвѣта, то провинившаяся желѣзная дорога должна уплатить въ казну Соединенныхъ Штатовъ 100 долларовъ за каждый день проволочки. Комиссія имѣетъ также право требовать отъ желѣзныхъ дорогъ представленія ежемѣсячныхъ отчетовъ о доходахъ и расходахъ и, въ случаѣ неисправности, налагать вышеуказанные штрафы. Комиссія можетъ устанавливать форму всѣхъ отчетовъ, статистическихъ вѣдомостей и таблицъ, а именно, какъ отчетовъ и статистическихъ вѣдомостей о перевозкѣ, такъ и о приходѣ и расходѣ.

Въ то же время, полномочія желѣзнодорожныхъ комиссій и правительствъ отдѣльныхъ штатовъ были также расширены и, благодаря совмѣстной работѣ комиссій штатовъ и Interstate Commerce Commission, былъ составленъ общій проектъ однообразнаго веденія отчетности, основанный на однообразной системѣ отчетности, установленной и разсмотрѣнной при содѣйствіи желѣзнодорожныхъ агентовъ. Желѣзнодорожныя общества съ своей стороны сдѣлали все возможное, чтобы соблюдать установленную систему отчетности и поддержать Комиссію, съ той цѣлью, чтобы предписанная группировка могла повсемѣстно примѣняться всѣми дорогами, чтобы она стала окончательной и могла удовлетворить всѣмъ важнѣйшимъ требованіямъ государственной власти, а также и требованіямъ всѣхъ тѣхъ, которые предоставили обществамъ необходимые капиталы для успѣшной постройки и управленія желѣзнодорожныхъ линій страны.

За небольшими исключеніями, однообразная система веденія отчетности, принятая по взаимному соглашенію и ставшая обязательной въ силу закона, дастъ несомнѣнно прекрасные результаты, въ особенности при нѣкоторомъ желаніи и терпѣніи, и если правительства отдѣльныхъ Штатовъ и Центральное Правительство вмѣсто контроля и управленія желѣзными дорогами, будутъ

придерживаться конституціонныхъ принциповъ регламентаціи и надзора за желѣзными дорогами,—принциповъ, находящихся подъ ихъ охраною, что вполнѣ достигается требованіемъ отчетовъ и другими способами, избѣгающими при этомъ отвѣтственности собственника или управителя. При строѣ частной собственности и при контролѣ правительства желѣзныя дороги менѣе чѣмъ въ 80 лѣтъ чрезвычайно развились, онѣ стали главнымъ факторомъ заселенія страны, повышенія ея цѣнности, содѣйствовали развитію ея производительныхъ силъ, использованію промышленныхъ, земледѣльческихъ, минеральныхъ и другихъ богатствъ и поднятію уровня общаго благосостоянія; и въ то время, какъ чистая прибыль значительно увеличивалась, желѣзнодорожные тарифы постоянно понижались. Желѣзныя дороги не переставали улучшать службу перевозки при посредствѣ расходовъ по первоначальному устройству, искусно пользуясь для этого превышеніями доходовъ, что положило конецъ практиковавшемуся раньше пріему выпуска акцій, которыя не оплачивались наличностью. Наконецъ, желѣзныя дороги несли все увеличивающуюся тяготу податей, налагаемыхъ публичными союзами разнаго рода, иногда даже такими, которые обязаны своимъ существованіемъ и благосостояніемъ только постройкѣ и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ. Всякая защита дѣйствующей системы дѣлается излишней, если съ правильной точки зрѣнія смотрѣть на частную собственность, на желѣзныя дороги и на правительственный контроль надъ ними.

г) Однообразная группировка доходовъ, расходовъ и статистическихъ свѣдѣній.

Законъ о междуштатной торговлѣ (Interstate Commerce), дополненный въ 1906 г., предусматриваетъ для желѣзныхъ дорогъ шесть большихъ категорій отчетовъ, о которыхъ будетъ говориться далѣе. Это слѣдующіе отчеты: доходы отъ эксплоатаціи, расходы по эксплоатаціи, расходы по службѣ пути и подвижного состава для новыхъ линій или для значительнаго расширенія существующихъ линій, паровозо-мили, поѣздо-мили и вагоно-мили; дополнительныя службы, доходы и расходы; расходы по пополненію и улучшеніямъ на существующихъ линіяхъ. Очень ясное объясненіе, сопровождающее всѣ эти группировки, указываетъ на то, на что слѣдуетъ обратить вниманіе въ каждомъ отчетѣ. Комиссія установила также образецъ общаго баланса, но послѣдній, равно какъ и группировка дополненій и улучшеній, подверженъ измѣненіямъ, въ виду того, что нѣсколько принципіальныхъ вопросовъ не были разрѣшены къ общему согласію желѣзныхъ дорогъ и Комиссіи.

д) Ежегодный отчетъ правительству.

Желѣзнодорожныя общества обязаны представлять ежегодные и ежемѣсячные отчеты; отъ нихъ могутъ быть истребованы также отчеты по спеціальнымъ вопросамъ. Эти отчеты и группировки, коренным образомъ измѣненные съ 1906 г. и опубликованные Interstate Commerce Commission, представляютъ систему однообразной отчетности и приняли въ окончательномъ своемъ видѣ форму таблицъ, изъ которыхъ состоитъ годовой отчетъ, представляемый Комиссіи (смотри приложеніе А).

Я приступаю къ разбору содержанія каждой таблицы годового отчета

по порядку и, такимъ образомъ, постараюсь изслѣдовать систему однообразной группировки расходовъ по эксплоатаціи, равно какъ и основаній статистики эксплоатируемыхъ желѣзныхъ дорогъ.

1. Названіе желѣзнодорожнаго общества, съ краткимъ изложеніемъ законовъ, на основаніи которыхъ оно было учреждено и, если оно образовалось путемъ сліянія съ другими обществами, то названіе этихъ обществъ.

2. Начальствующія лица и главные агенты.

3 и 4. Общества эксплоатирующія и общества не эксплоатирующія, находящіяся подъ контролемъ желѣзнодорожныхъ обществъ, и характеръ этого контроля.

5. Свѣдѣнія о собраніяхъ акціонеровъ, о закрытіи списка акціонеровъ, о правѣ голоса, связанномъ съ владѣніемъ акціями. Спрашивается также, контролируется ли данное общество другимъ обществомъ, или отдѣльною личностью, и, какого рода этотъ контроль.

6 и 7. Названіе, конечные пункты и длина въ километрахъ линій, эксплоатація которыхъ разсматривается въ этомъ отчетѣ, принадлежатъ ли онѣ безраздѣльно или только отчасти обществу, или эксплоатируются по контракту или договору.

8. Вспомогательныя службы и различныя предпріятія, въ которыя вложены капиталы общества: пароходныя линіи и паромы, помѣщенія въ портахъ, служба фіакровъ и омнибусовъ, гостиницы, рестораны, вагоно-рестораны и другія службы, перечисленныя подробно въ табл. 33. Въ число различныхъ предпріятій входятъ и уступленные Правительствомъ земельные участки, эксплоатація угольныхъ копей, лѣса и др., которые не входятъ въ понятіе желѣзной дороги, принадлежащей обществу, ни въ „вспомогательныя службы".

9. Желѣзныя дороги, пріобрѣтенныя обществомъ для эксплоатаціи посредствомъ договора или какого-либо другого соглашенія, и желѣзныя дороги, уступленныя другому обществу для эксплоатаціи на аналогичныхъ условіяхъ.

10—14. Таблица акціонернаго капитала, облигаціоннаго долга, облигацій, выпущенныхъ съ гарантіей покупки подвижного состава, съ указаніемъ различныхъ видовъ акцій и объявленныхъ въ теченіе года дивидендовъ, а также различнаго рода облигацій, ипотечныхъ, обыкновенныхъ свидѣтельствъ, боновъ, различныхъ облигацій и облигацій, выпущенныхъ съ гарантіей покупки подвижного состава (доходъ съ этихъ послѣднихъ идетъ на покупку паровозовъ и новыхъ вагоновъ), часть капитала которыхъ погашается ежегодно. Необходимо обратить вниманіе на то, что таблицы акцій и облигацій должны показывать цѣль выпуска, полученную сумму и общую цѣнность акцій и облигацій по нарицательной цѣнѣ акцій и облигацій, которыми общество владѣетъ, находятся ли онѣ въ казначействѣ, въ амортизаціонномъ капиталѣ или въ какомъ-либо другомъ фондѣ.

14. Для напоминанія, что не всѣ желѣзныя дороги даютъ доходъ, существуетъ таблица свидѣтельствъ, выпущенныхъ во время нахожденія общества въ рукахъ судебной администраціи, а не подъ управленіемъ директора или другого агента, избраннаго акціонерами или совѣтомъ управленія.

14. Подробное указаніе статей актива и пассива.

15. Гарантіи различныхъ долговъ или другихъ опредѣленныхъ облигацій, еще не погашенныхъ.

16. Расходы на расширеніе и улучшенія. Они раздѣлены на 32 под-

робныхъ отчета, указывающихъ, вносятся ли они въ отчеты по первоначальному устройству, въ спеціальный фондъ или въ остатокъ отъ доходовъ. Расходы эти состоятъ изъ добавленій и улучшеній, сдѣланныхъ на желѣзныхъ дорогахъ, въ постоянныхъ сооруженіяхъ или въ подвижномъ составѣ.

Публикуя группировку расходовъ на добавленія и улучшенія, статистикъ Interstate Commerce Commission говоритъ:

Такъ какъ образецъ общаго баланса, который будетъ обнародованъ Interstate Commerce Commission и войдетъ въ силу съ 1 іюля 1909 г., предвидитъ, что расходы на новыя постройки и добавленія и улучшенія должны быть внесены въ различныя главы отчета: „собственности, представляющей капиталъ", т. е. желѣзной дороги и ея подвижного состава, то незаконно будетъ вносить расходы въ отчеты доходовъ, въ отчеты прибыли и убытковъ или въ спеціальные фонды, съ цѣлью исключить всѣ расходы на добавленія и улучшенія изъ отчетовъ о собственности общества въ балансѣ.

Добавленія и улучшенія, заключающія новыя постройки и помѣщенія и новый подвижной составъ, не замѣняющія только прежде существовавшихъ, и расширеніе или улучшеніе построекъ, помѣщеній или существующихъ вагоновъ или точно вычисленная стоимость построекъ или матеріаловъ усовершенствованнаго или высшаго типа, замѣняющія прежде существовавшія. Расходы на добавленія и улучшенія, не достигающія 200 долларовъ (за небольшими исключеніями), должны быть внесены въ отчеты, относящіеся къ расходамъ по эксплоатаціи или вспомогательнымъ службамъ, развѣ только группировка ихъ не будетъ иною. Если при улучшеніяхъ приходится отказаться отъ какой-нибудь собственности, то расходы по замѣнѣ этого предмета, съ добавленіемъ расхода по работѣ, но за вычетомъ стоимости стараго матеріала, заносятся въ отчеты расходовъ по эксплоатаціи. Во всякомъ случаѣ, если заносимая при такихъ условіяхъ сумма чрезвычайно значительна и, если отнесеніе ея къ расходамъ по эксплоатаціи за одинъ годъ отяготитъ расходы по эксплоатаціи даннаго года, то, съ разрѣшенія Interstate Commerce Commission, можно занести эти расходы въ счетъ собственности, находящейся безъ употребленія, съ тѣмъ, чтобы распредѣлить ихъ между цѣлымъ рядомъ лѣтъ въ качествѣ расходовъ по эксплоатаціи.

Если какая-нибудь собственность оставлена и не замѣнена новой, то первоначальная ея стоимость (приблизительная, если она точно неизвѣстна) должна быть поставлена въ кредитъ счетовъ по дополненію и улучшенію и должна быть занесена за вычетомъ стоимости стараго матеріала въ счетъ прибыли и убытковъ, который будетъ отягощенъ добавочными расходами, связанными непосредственно съ оставленіемъ предмета. Но съ разрѣшенія Interstate Commerce Commission можно будетъ открыть счетъ по обезцѣненію подъ заглавіемъ „содержаніе пути и работъ" съ цѣлью создать резервный фондъ, который будетъ отягощенъ (вмѣсто счета прибыли и убытковъ) первоначальною стоимостью, съ вычетомъ стоимости матеріала и оставленнаго предмета (кромѣ земельныхъ участковъ или подвижного состава) и всѣми добавочными расходами, связанными непосредственно съ этой потерей.

Эта группировка относится исключительно къ дополненіямъ и улучшеніямъ, произведеннымъ на большихъ линіяхъ и существующихъ ихъ вѣтвяхъ, въ ихъ принадлежностяхъ и въ ихъ подвижномъ составѣ. Къ концу года, различныя статьи заносятся въ отчетъ: „Путь и подвижной составъ".

17 и 18. Расходы на путь и подвижной составъ. Эти расходы распадаются на три главныхъ отдѣла: I. Путь; II. Тяга и подвижной составъ; III. Общіе расходы, подраздѣляющіеся на 48 подробныхъ статей. Задачей

таблицъ 17 и 18 является показать подробныя свѣдѣнія объ ежегодныхъ расходахъ по новымъ линіямъ и вѣтвямъ, о расходахъ для существующихъ линій и по пріобрѣтенію новаго подвижного состава, съ точнымъ спискомъ, указывающимъ сумму расходовъ, занесенную въ капиталъ, сумму, занесенную въ спеціальный фондъ или въ доходы и общій расходъ по отчетное число, дополненные краткимъ обзоромъ, показывающимъ сумму расходовъ на милю желѣзной дороги по тремъ главнымъ отдѣламъ.

19 и 20. Отчетъ доходовъ заключаетъ въ себѣ всѣ статьи доходовъ за годъ и показываетъ валовой и чистый доходъ. Главная особенность отчета доходовъ состоитъ въ томъ, что всѣ операціи, всѣ доходы и расходы желѣзной дороги регистрируются отдѣльно и независимо отъ операцій всѣхъ другихъ предпріятій, принадлежащихъ обществу или управляемыхъ имъ. Этотъ пунктъ будетъ освѣщенъ нами подробнѣе при разборѣ группировокъ разныхъ категорій доходовъ и расходовъ.

21. Счетъ прибыли и убытковъ, который долженъ подробно представить дебеты и кредиты всякаго рода, занесенные въ счета въ теченіе года.

22. Доходы отъ эксплоатаціи. Надо замѣтить, что они дѣлятся на три главные отдѣла: I. Доходы отъ службы перевозки; II. Доходы, непроисходящіе отъ службы перевозки, какъ-то: привиллегія продажи на станціяхъ и въ поѣздахъ, объявленія на станціяхъ и поѣздахъ, библіотеки, сохраненіе ручного багажа, служба телеграфа и телефона, служба вагоновъ, именно, штрафы, налагаемые на получателя за несвоевременную разгрузку вагоновъ и проч. Всѣ эти операціи относятся къ перевозкѣ и не являются добавочными или вспомогательными. Вышеуказанные общіе отчеты раздѣляются на 21 первоначальный отчетъ, изъ которыхъ два, называемые отчетами средствъ общаго дѣйствія, имѣютъ цѣлью раздѣлить получаемые отъ употребленія общаго пути, станцій и помѣщеній доходы, которые одно общество должно другимъ или другія общества—ему.

Публикуя эту группировку доходовъ отъ эксплоатаціи, статистикъ Interstate Commerce Commission говоритъ:

Надо замѣтить, что первоначальные отчеты составляются съ цѣлью показать: 1) Общую сумму, поступившую за перевозку грузовъ и на которыхъ основывается разсчетъ дохода на тонно-милю и доходъ на поѣздо-милю грузовъ. 2) Сумму, полученную за перевозку пассажировъ, по которой можно высчитать доходъ съ пассажиро-мили. 3) Сумму, поступившую отъ всѣхъ перевозокъ пассажирскими поѣздами, по которымъ можно высчитать доходъ на поѣздо-милю. 4) Другіе доходы службы перевозки: доходы отъ маневровъ на станціяхъ, доходы отъ спеціальныхъ поѣздовъ и доходы отъ разныхъ перевозокъ. Кромѣ доходовъ отъ перевозки, отчетъ доходовъ содержитъ отдѣлы, касающіеся доходовъ по операціямъ службы перевозки, расходы по которымъ входятъ въ расходы по эксплоатаціи.

23. Эта таблица подробно перечисляетъ всѣ вычеты, сдѣланные изъ доходовъ по эксплоатаціи: добавочные налоги, излишне взысканные сборы, расходы по станціоннымъ маневрамъ, возвращенные налоги и проч. Въ виду значительнаго труда, связаннаго съ этой группировкой, въ данный моментъ отказались отъ подраздѣленія на 23 отдѣла.

24 и 25. Эти таблицы даютъ свѣдѣнія о всѣхъ акціяхъ другихъ желѣзнодорожныхъ обществъ, находящихся въ портфелѣ, и объ условіяхъ, на которыхъ общество владѣетъ ими, т. е. съ залогомъ или безъ него, если онѣ являются собственными акціями, т. е. общества, собственность котораго входитъ какъ часть въ данную сѣть, эксплоатируемую подотчетнымъ обществомъ, или акціи общества, собственность котораго не входитъ въ сѣть, эксплоатируемую обществомъ; объявленный дивидендъ съ этихъ акцій и сумма, въ какой портфель акцій оцѣненъ въ общемъ балансѣ.

26 и 27. Аналогичныя таблицы для облигацій.

28. Свѣдѣнія о всѣхъ нежелѣзнодорожныхъ акціяхъ и облигаціяхъ, находящихся въ портфелѣ общества. Предметомъ таблицъ 24—28 является краткій обзоръ всевозможныхъ бумагъ и акцій, которыя имѣются въ портфелѣ общества, а также цѣнности, въ какой онѣ показаны въ отчетахъ акціонерамъ; съ другой стороны, задача этихъ таблицъ дать представленіе объ активѣ и прибыли общества.

29. Фонды амортизаціонный, обновленія, улучшеній, вознагражденія за увѣчья и другіе спеціальные фонды, созданные или собранные обществомъ для опредѣленныхъ общественныхъ нуждъ. Въ эту группу не входятъ кассы вспомоществованія, какъ-то: больничныя кассы, несчастныхъ случаевъ, сберегательныя или страховыя кассы для личнаго состава.

30—32. Расходы по эксплоатаціи. Эти расходы распредѣлены въ пяти главныхъ отчетахъ: I. Содержаніе пути и сооруженій; II. Содержаніе подвижного состава: III. Коммерческая служба; IV. Перевозка (тяга и эксплоатація); V. Общіе расходы. Эти общіе отчеты распадаются, въ свою очередь, на 116 первоначальныхъ отчетовъ, указанныхъ въ приложенныхъ таблицахъ. Отношеніе каждаго частнаго отчета къ общему отчету, часть котораго онъ составляетъ, и къ совокупности расходовъ по эксплоатаціи указывается въ нихъ также.

Публикуя эту важную группировку, статистикъ Interstate Commerce Commission указываетъ слѣдующее:

Необходимо публично засвидѣтельствовать признательность союзу Американскихъ желѣзнодорожныхъ бухгалтеровъ (Association of American Railway Accounting Officers), а постояннымъ и спеціальнымъ комиссіямъ, назначаемымъ ими, за любезное содѣйствіе въ разработкѣ подробностей этой группировки. Иначе комиссія не могла бы пріобрѣсти спеціальныя знанія и необходимый опытъ для благополучнаго окончанія предпринятой задачи.

33. Вспомогательныя службы; подробная таблица даетъ свѣдѣнія о гостиницахъ и ресторанахъ, паромахъ и пароходахъ, о перегрузкѣ въ портахъ, службѣ фіакровъ и омнибусовъ, вагонахъ-ресторанахъ, спальныхъ вагонахъ, и проч., съ указаніемъ доходовъ, расходовъ и чистаго дохода (или дефицита) каждой группы. Различныя предпріятія, какъ-то: сдача въ аренду земельныхъ участковъ, эксплоатація угля и дровъ и проч., подробности о доходахъ, расходахъ, налогахъ и о прибыли или убыткахъ.

Мнѣ казалось безполезнымъ давать группировку всѣхъ многочисленныхъ вспомогательныхъ службъ, но, чтобъ дать общее понятіе о принятомъ планѣ, я могу указать на общіе и первоначальные отчеты о перевозкахъ на паромахъ въ таблицѣ 62 приложенія А.

Говоря объ этой группировкѣ, статистикъ Interstate Commerce Commission обращаетъ вниманіе на слѣдующее: «Добавочныя службы» характеризуются тѣмъ, что, хотя онѣ установлены желѣзными дорогами, но не связаны съ перевозкою по рельсамъ, и доходы и расходы ихъ, внесенные въ общіе отчеты, затемняютъ лишь пониманіе статистическихъ данныхъ, составленныхъ при помощи этихъ отчетовъ. Цѣлью этихъ отчетовъ является выдѣленіе изъ отчетовъ по перевозкѣ по рельсамъ доходовъ и расходовъ всѣхъ службъ, не связанныхъ тѣсно съ этой перевозкой. Подъ „перевозкою по рельсамъ“ понимается принятіе, перевозка и выдача перевезенныхъ грузовъ, складъ товаровъ въ магазины, когда это вызывается нуждами эксплоатаціи желѣзной дороги, всѣ необходимыя устройства для извѣстной группы

перевозокъ, какъ-то: особыя набережныя для угля и минераловъ, помѣщеніе для нагрузки и разгрузки скота и паромы для вагоновъ, замѣняющіе мосты и туннели. Въ это понятіе не входятъ ни доставка на домъ (кромѣ станціонной службы), ни перевозка водою, кромѣ паромовъ, о чемъ уже было сказано. При опредѣленіи, какіе расходы должны быть занесены въ вспомогательныя службы, необходимо соблюдать слѣдующее правило: въ отчеты расходовъ по перевозкѣ по рельсамъ должна входить полная и точная стоимость этой перевозки, хотя бы это повлекло за собою внесеніе части расходовъ, относящихся къ вспомогательнымъ службамъ.

Къ вспомогательнымъ службамъ не слѣдуетъ относить данныя, лишь съ цѣлью избавить службу перевозки по рельсамъ отъ расхода, который былъ бы засчитанъ ей, если бы не было вспомогательной службы. Разъ взимается опредѣленный сборъ за оказанную услугу или доставленный вспомогательною службою предметъ, то этотъ сборъ является уже доходомъ этой службы. Если въ тарифахъ существуетъ произвольное раздѣленіе или опредѣленіе, предназначенное представлять сумму, должную вспомогательнымъ службамъ, то это раздѣленіе или ставка должна разсматриваться, какъ доходъ этой службы и должна быть распредѣлена между мѣстнымъ и прямымъ сообщеніемъ. Зачеты за перевозку или товары должны дѣлаться по существующимъ цѣнамъ и заноситься въ главу «другія операціи», кредитъ которыхъ имѣется въ расходахъ по эксплотаціи вспомогательныхъ службъ. Каждый разъ, какъ кредитъ заноситься въ этотъ счетъ, равная сумма должна неминуемо быть внесена въ соотвѣтственный счетъ расходовъ эксплоатаціи по службѣ перевозки по рельсамъ или по какой-нибудь другой вспомогательной службѣ. Содержаніе подвижного состава или какой-нибудь опредѣленной его части, предназначенной спеціально для вспомогательной службы, падаетъ на нее, если вообще возможно отдѣлить этотъ расходъ отъ расходовъ по содержанію желѣзной дороги. Содержаніе предметовъ, отдѣленіе которыхъ невозможно, падаетъ на желѣзную дорогу, если вспомогательная служба пользовалась ими лишь случайно и наоборотъ, если случайно ими пользуется желѣзная дорога.

34. Наемная плата, получаемая за пользованіе общими линіями и станціями.

35. Наемная плата, получаемая за сдачу въ аренду линій, различныхъ помѣщеній и другіе разные доходы.

36—37. Наемная плата, уплачиваемая обществомъ за наемъ и аренду, распредѣляемая какъ въ таблицахъ 34 и 35. Другіе вычеты изъ доходовъ отъ собственности, эксплоатируемой отдѣльно.

38—39. Наемъ подвижного состава распадается на 3 группы: А. Подвижной составъ, данный на прокатъ съ подраздѣленіемъ: поступленіе отъ просрочки и уплаты за просрочку. Б. Обмѣнъ подвижного состава съ подраздѣленіемъ: I. Суммы, должныя за занятый подвижной составъ. II. Суммы, въ долгу за отданный на прокатъ подвижной составъ. III. Отдѣльные вагоны, имена владѣльцевъ, назначеніе, число вагоно-миль и размѣры вознагражденія.

40. Налоги и пошлины, двѣ группы: А. Линіи, принадлежащія обществу. Б. Линіи, арендуемыя и эксплоатируемыя обществомъ.

41—42. Общій сравнительный балансъ, указывающій всѣ происшедшія въ финансовомъ положеніи общества перемѣны за отчетный годъ *).

*) Эта форма баланса была измѣнена и въ приложеніи данъ новый образецъ.

43. Длина и матеріальныя измѣненія линіи. Уменьшеніе длины, вслѣдствіе выпрямленія линіи. Возобновленные или переданные договоры. Сліяніе или возобновленіе. Новые выпуски акцій или облигацій. Измѣненія въ портфелѣ акцій и облигацій. Всѣ другія важнѣйшія финансовыя измѣненія.

44. Договоры или соглашенія, заключенныя съ другими обществами или лицами, относительно перевозки товаровъ и пассажировъ, а также перевозки почты для правительства, и соглашенія, заключенныя съ транспортными обществами, съ обществами спальныхъ вагоновъ, салонъ-вагоновъ или ресторановъ, съ телеграфными или телефонными обществами и проч.

45. Личный составъ, раздѣленный на 18 группъ, съ указаніемъ количества дней службы, общаго годового вознагражденія и средняго вознагражденія за день, и распредѣленія всей суммы вознагражденій и жалованій между содержаніемъ пути, подвижного состава, коммерческой службы, расходами по перевозкѣ, общими расходами и вспомогательными службами.

46—47. Статистика перевозки и пробѣга.

Перевозка пассажировъ.

1) Число перевезенныхъ платныхъ пассажировъ.
2) Пробѣгъ всѣхъ пассажировъ въ миляхъ.
3) Число пассажиро-миль на милю линіи.
4) Средній пробѣгъ пассажира въ миляхъ.
5) Валовой доходъ отъ пассажировъ.
6) Средній доходъ на пассажира.
7) Средній доходъ на пассажиро-милю.
8) Валовой доходъ отъ пассажирскихъ поѣздовъ.
9) Доходъ отъ пассажирскихъ поѣздовъ на 1 милю линіи.
10) Доходъ отъ пассажирскихъ поѣздовъ на поѣздо-милю.

Перевозка товаровъ.

11) Число перевезенныхъ платныхъ грузовъ.
12) Пробѣгъ товаровъ въ миляхъ.
13) Пробѣгъ товаровъ на 1 милю линіи.
14) Средній пробѣгъ тонно-мили.
15) Валовой доходъ отъ перевозки товаровъ.
16) Средній доходъ отъ тонны товаровъ.
17) Средній доходъ на тонно-милю.
18) Доходъ отъ перевозки товаровъ на милю линіи.
19) Доходъ отъ перевозки товаровъ на поѣздо-милю.

Общая перевозка пассажировъ и товаровъ.

Доходы отъ эксплоатаціи; доходы отъ эксплоатаціи на милю линіи и на поѣздо-милю; аналогичная статистика для расходовъ по эксплоатаціи; чистая прибыль или убытокъ; тоже на милю линіи; среднее число пассажировъ на вагоно-милю и на поѣздо-милю; среднее число пассажирскихъ вагоновъ на поѣздо-милю; среднее число перевезенныхъ грузовъ на нагруженную вагоно-милю и на поѣздо-милю; среднее число перевезенныхъ грузовъ на поѣздо-милю; среднее число вагоновъ нагруженныхъ и пустыхъ на поѣздо-милю; средняя эксплоатаціонная длина за годъ.

Пробѣгъ паровозовъ, вагоновъ и поѣздовъ въ движеніи полезномъ и безполезномъ; товары и пассажиры (смотри подробности въ таблицахъ 46 и 47, приложеніе А).

Эти статистическія свѣдѣнія относятся къ категоріи наиболѣе важныхъ, требуемыхъ Комиссіей и раздѣляются на 66 главъ.

48—49. Перевозка товаровъ (не считая служебныхъ перевозокъ), раздѣленныхъ на земледѣльческіе продукты, животныя, минералы, лѣсные и

промышленные продукты и разные товары; эти группы подраздѣляются въ свою очередь на различныя главы. Цифры указываютъ количество перевезенныхъ грузовъ по сѣти общества, количество грузовъ, полученныхъ отъ другихъ перевозчиковъ, общее число перевезенныхъ грузовъ и процентное отношеніе вѣса каждаго продукта и отдѣльныхъ группъ продуктовъ къ общему количеству грузовъ.

50—54. Подробная вѣдомость количества подвижного состава (паровозы, пассажирскіе и товарные вагоны, служебные вагоны), подъемная способность, увеличеніе и уменьшеніе общаго числа за годъ и проч.

55. Длина одноколейнаго пути, длина пути въ двѣ, три, четыре колеи, станціонной колеи, вѣтвей, побочной колеи и проч., съ распредѣленіемъ по Штатамъ, по линіямъ, принадлежащимъ обществу, или только эксплоатируемымъ имъ; вновь построенныя линіи, длина употребленныхъ на нихъ рельсовъ.

56. Возобновленіе шпалъ въ теченіе года, число и средняя стоимость; возобновленіе рельсовъ въ теченіе года, тонны, вѣсъ по ярдамъ, средняя цѣна. Потребленіе топлива паровозами, съ раздѣленіемъ на каменный уголь антрацитный и смолистый, мѣры дровъ, жидкое топливо, съ указаніемъ пробѣга и средняго потребленія на милю въ разныхъ видахъ службъ.

57. Всякаго рода несчастные случаи и причины, вызвавшія ихъ.

58. Характеристика линіи; планъ и профиль различныхъ участковъ и вѣтвей.

59. Мосты, эстакады, туннели и т. д., матеріалы для построекъ, максимальная и минимальная длина; проходы сверху и снизу. Ширина колеи. Телеграфныя линіи, идущія вдоль пути, принадлежащія желѣзной дорогѣ или эксплоатируемыя ею, или принадлежащія другому обществу или эксплоатируемыя имъ и проч.

Въ данный моментъ не требуется другихъ ежегодныхъ отчетовъ, но я добавляю еще:

60—61. Новый образецъ общаго баланса. Онъ содержитъ нѣсколько историческихъ данныхъ и затемненъ техническими подробностями счетоводства, которыя препятствуютъ пониманію его капиталистами, и поэтому необходимо его пересмотрѣть до окончательнаго утвержденія.

62. Линіи паромовъ, отчеты общіе и основные, какъ образецъ того, что требуется отнынѣ для всѣхъ службъ, несвязанныхъ съ перевозкою по рельсамъ.

e) Различіе между прежними и новыми группировками.

Интересно отмѣтить основныя различія между новой обязательной группировкою, введенной въ 1906 г. и прежней, болѣе или менѣе факультативной; эта разница слѣдующаго рода:

1) Отдѣленіе результатовъ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ отъ доходовъ и расходовъ предпріятій, неотносящихся къ перевозкѣ по рельсамъ; включеніе послѣднихъ въ желѣзнодорожные отчеты повліяло бы неблагопріятнымъ образомъ на цѣнность статистическихъ данныхъ, составленныхъ на основаніи этихъ отчетовъ. Всѣ доходы и расходы, неотносящіеся къ перевозкѣ по желѣзной дорогѣ, помѣщаются въ группу «Вспомогательныя службы».

2. Суммы, уплаченныя другимъ обществамъ за пользованіе подвижнымъ составомъ, не являются теперь расходомъ по эксплоатаціи, а представляютъ опредѣленное или обязательное зачисленіе въ доходы, по статьѣ «Наемъ подвижного состава»: дѣйствительно, разъ желѣзная дорога принуждена нанимать подвижной составъ и платить соотвѣтствующее вознагражденіе, то это означаетъ, что общество вложило недостаточный капиталъ для снабженія своей дороги необходимымъ для перевозки подвижнымъ составомъ и принуждено прибѣгать къ капиталу другихъ обществъ, уплачивая сумму, которая и является какъ бы процентомъ на этотъ капиталъ. Это не служитъ доказательствомъ плохого веденія дѣла, такъ какъ возможно, что линія составляетъ часть прямого пути, и что большая часть перевозки доставляется ей соотвѣтственной желѣзной дорогою, поэтому не въ ея власти выбирать подвижной составъ, которымъ будетъ пользоваться общество. Общество, которое получаетъ извѣстную сумму за сдачу въ наемъ подвижного состава, не можетъ помѣщать ее въ свои доходы по эксплоатаціи, ни вычитать ее изъ расходовъ по эксплоатаціи, какъ раньше, но должно заносить ихъ отдѣльно въ статью «Другіе доходы» по причинѣ, противоположной той, которая указана выше. Это процентъ на капиталъ, которымъ пользуются другія общества. Со времени перваго установленія отчетовъ о наймѣ подвижного состава, который, конечно, главнымъ образомъ, сводится къ обмѣну товарными вагонами, было постановлено, что съ ежедневнаго вознагражденія, опредѣленнаго тогда желѣзными дорогами въ 50 центовъ, 12 центовъ, представляющіе расходы по обезцѣниванію и содержанію, будутъ внесены въ дебетъ или кредитъ расходовъ по эксплоатаціи: но такъ какъ эта цифра была совершенно произвольна и приходилось производить значительныя исправленія за счетъ общества, пользовавшагося только подвижнымъ составомъ, то пришли къ убѣжденію, что вся полученная или уплаченная сумма приближается скорѣе къ наемной платѣ, чѣмъ къ возмѣщенію расходовъ, связанныхъ съ обезцѣниваніемъ или ремонтомъ. Съ тѣхъ поръ этотъ ежедневный платежъ былъ сокращенъ до 25 центовъ, вмѣсто прежнихъ 50, такъ какъ въ виду застоя въ дѣлахъ, на всѣхъ линіяхъ находилась масса вагоновъ въ бездѣятельности.

3. Отчеты общихъ средствъ эксплоатаціи. Эти отчеты, какъ и отчетъ по найму подвижного состава, могутъ заключаться сальдо кредитомъ или сальдо дебетомъ, въ зависимости отъ степени, въ которой общество пользуется путями, станціями или другими средствами эксплоатаціи другихъ обществъ. Главнымъ предметомъ этихъ отчетовъ является упраздненіе двойного помѣщенія расходовъ, благодаря запрещенію заносить общую сумму расхода по эксплоатаціи общихъ путей или станцій въ подробные отчеты одного общества, является ли оно собственникомъ ихъ или только эксплоатируетъ ихъ совмѣстно съ другими, вмѣсто распредѣленія этихъ расходовъ въ подробныхъ отчетахъ всѣхъ пользующихся ими перевозчиковъ, благодаря чему получается дѣйствительный расходъ по эксплоатаціи, независимо отъ окончательнаго распредѣленія его между отчетами объ общихъ средствахъ эксплоатаціи всѣхъ обществъ. Указанные выше отчеты имѣютъ также цѣлью показать въ статьяхъ отчетовъ по расходамъ расходы линій, принадлежащихъ или эксплоатируемыхъ обществомъ, а затѣмъ чистый расходъ, получающійся при сбалансированіи отчета.

Въ Соединенныхъ Штатахъ установилась практика пользоваться путями, станціями и т. д. другихъ желѣзныхъ дорогъ, вмѣсто того, чтобы возводить новыя помѣщенія и сооруженія, которыя были бы повтореніемъ существующихъ и явились бы потеряннымъ капиталомъ. Въ такихъ случаяхъ необходимо, чтобы пользующееся ими общество платило обществу-собственнику соотвѣтственную сумму, высчитываемую на основаніи числа поѣздовъ, вагоновъ и паровозовъ или другихъ единицъ перевозки, слагающуюся изъ 1) процента съ собственной цѣны приблизительной или дѣйствительной, пути или другихъ использованныхъ предметовъ и изъ 2) расходовъ по содержанію, эксплоатаціи, управленію и уплатѣ налоговъ. При прежнемъ порядкѣ общество-собственникъ заносило въ собственные расходы по эксплоатаціи всѣ издержки по содержанію, эксплоатаціи и управленію находящихся въ общемъ пользованіи съ другимъ обществомъ предметовъ и вносило въ свои доходы по эксплоатаціи или въ другіе виды дохода наемную плату, полученную отъ пользовавшагося этими предметами общества; послѣднее же общество, съ своей стороны, вносило уплаченную за наемъ сумму, т. е. свою часть процентовъ на капиталъ и стоимости эксплоатаціи, въ свои собственные расходы по эксплоатаціи или въ постоянные платежи или же, смотря по желанію начальствующихъ лицъ, весь расходъ по платѣ за наемъ или часть его могли быть внесены въ доходъ, расходы по эксплоатаціи или постоянные платежи обоихъ обществъ; въ нѣкоторыхъ обществахъ не было однообразной практики и доходъ въ отчетахъ всѣхъ обществъ, показывавшійся валовымъ, а не чистымъ, приводилъ къ двойному подсчету однѣхъ и тѣхъ же суммъ. При современномъ способѣ веденія отчетности поступившія за пользованіе общей собственностью суммы отмѣчаются отдѣльно и заносятся въ особые отчеты. Соотвѣтствующая доля процентовъ стоимости объекта общей собственности и налоговъ, внесенныхъ обществомъ, пользующимся этимъ объектомъ, не должна разсматриваться, какъ доходъ отъ эксплоатаціи, но должна заноситься въ общій отчетъ доходовъ въ отдѣлъ «Общія средства эксплоатаціи—Наемъ» и разсматриваться, какъ взносъ процентовъ, уплачиваемыхъ обществу-собственнику на капиталъ, которымъ пользовались другія. Общество же нанимающее должно разсматривать этотъ расходъ, какъ обязательный платежъ процентовъ и заносить его въ отдѣлъ «Общія средства эксплоатаціи—Наемъ», такъ какъ оно уплачиваетъ процентъ на капиталъ, который другое общество издержало на постройку пути, станцій и другихъ предметовъ общаго пользованія. Расходы по содержанію, по эксплоатаціи и по управленію этими предметами общаго пользованія заносятся въ подробные отчеты съ раздѣленіемъ дебиторскихъ и кредиторскихъ записей, и только чистая разница, дѣйствительно уплаченная однимъ обществомъ сумма, показывается въ расходахъ по эксплоатаціи и по содержанію; эта сумма разсматривается какъ отдѣльный и опредѣленный кредитъ и сокращаетъ расходы въ размѣрѣ занесенной въ отчетъ суммы.

4. Взносы за обезцѣниваніе подвижного состава заносились въ расходы по эксплоатаціи; съ согласія Комиссіи могутъ составляться отчеты объ обезцѣниваніи и по содержанію пути и сооруженій.

5. Преміи, полученныя при продажѣ акцій, должны неизмѣнно заноситься въ пассивъ баланса въ рубрикѣ капитала, что сохраняетъ ихъ для расходовъ по первоначальному устройству и препятствуетъ возможности смѣшать ихъ

со счетомъ прибыли и убытковъ и употребить ихъ на другія цѣли, чѣмъ указанныя выше. Указанная выше сумма можетъ быть уменьшена на величину убытка отъ продажи акцій ниже паритета; но по законамъ многихъ Штатовъ желѣзнодорожнымъ обществамъ запрещается продавать свои акціи ниже ихъ нарицательной стоимости.

Потеря на акціяхъ, проданныхъ ниже стоимости, должна быть также занесена въ балансъ, пока эта потеря не будетъ возмѣщена преміями, полученными отъ продажи акцій того же рода. Если акціи должны быть изъяты или, если совершена конверсія, то это заносится въ прибыль или убытокъ или, сообразно обстоятельствамъ, въ преміи, вырученныя за эти акціи въ періодъ ихъ изъятія или конверсіи.

Преміи, полученныя отъ реализаціи облигацій, должны быть занесены въ кредитъ доходовъ, въ равныхъ ежегодныхъ доляхъ за все время существованія облигацій, до полнаго поглощенія преміи, или же въ кредитъ счета прибыли и убытковъ. Кредитъ въ счетѣ доходовъ за какой-либо годъ не долженъ превышать указанную выше ежегодную долю.

Такимъ же образомъ потери на облигаціяхъ, проданныхъ ниже паритета, заносятся въ доходы или въ прибыли и убытки. Если полученныя преміи выше потерь на облигаціяхъ, то послѣднія можно вычесть изъ преміи и сальдо занести въ общій балансъ.

Потери на акціяхъ и облигаціяхъ, проданныхъ ниже паритета, не могутъ быть занесены въ расходы по первоначальному устройству желѣзныхъ дорогъ или по пріобрѣтенію подвижного состава, но должны быть занесены и разсматриваемы, какъ было сказано выше. Самымъ правильнымъ способомъ было бы занесеніе ихъ непосредственно въ счетъ прибыли и убытковъ, чтобы не слишкомъ обременять окончательные счета реализованныхъ премій.

6. Расходы по добавленіямъ и улучшеніямъ, произведеннымъ на желѣзныхъ дорогахъ и въ подвижномъ составѣ, превышающіе издержки замѣщенія этихъ предметовъ или ихъ первоначальную стоимость, не должны разсматриваться, какъ часть расходовъ по эксплоатаціи и не могутъ быть занесены въ расходы по эксплоатаціи, но должны быть помѣщены въ балансъ, какъ часть расходовъ по первоначальному устройству желѣзной дороги или ея подвижного состава.

Задачей отчета по обезцѣниванію было желаніе предотвратить увеличеніе или уменьшеніе чистой прибыли включеніемъ обезцѣниванія въ расходы по эксплоатаціи и распредѣлить расходы по обновленію равномѣрно между различными годами, такъ какъ иначе занесеніе этихъ расходовъ производилось бы или не производилось, въ зависимости отъ удобствъ или финансоваго положенія желѣзныхъ дорогъ. Задачей отчетовъ по дополненію и улучшенію было желаніе строго ограничить расходы по эксплоатаціи издержками по содержанію, эксплоатаціи и обезцѣниванію и помѣшать уменьшенію или увеличенію чистаго дохода отъ эксплоатаціи, исключая изъ него добавленія или улучшенія, произведенныя на желѣзной дорогѣ и въ ея подвижномъ составѣ, и включая въ нихъ въ то же время всѣ издержки по замѣщенію въ тѣсномъ смыслѣ.

Я обращаю здѣсь вниманіе на то, что, если всѣ распоряженія относительно обезцѣниванія, добавленій или улучшеній съ теоретической точки зрѣнія раціональны и логичны и, если соблюденъ основной принципъ абсо-

лютнаго однообразія, то съ практической точки зрѣнія извѣстная доля произвольнаго контроля производится посредствомъ этихъ отчетовъ, и хорошіе результаты эксплоатаціи зависятъ всецѣло отъ правильнаго ихъ примѣненія. Эти постановленія являются вмѣшательствомъ въ дѣла желѣзной дороги, устанавливая границы между тѣмъ, что является расходомъ по эксплоатаціи и тѣмъ, что является элементомъ актива, могущимъ быть включеннымъ въ капиталъ. Вполнѣ понятно, что добавленія и улучшенія не могутъ производиться посредствомъ выпуска новаго капитала и должны съ практической точки зрѣнія заноситься въ общій балансъ, какъ капитализируемый элементъ актива. Правила отчетности, установленныя Комиссіей для возобновленія подвижного состава, даютъ поводъ для слѣдующаго возраженія: эти правила требуетъ, чтобы въ расходы по эксплоатаціи издержки на возобновленіе заносились лишь до суммы, не превышающей первоначальной стоимости предмета передѣланнаго или уничтоженнаго, но при этомъ не принимается во вниманіе, не увеличилась ли стоимость рабочей силы и матеріала; вслѣдствіе этого расходы по эксплоатаціи не увеличиваются настолько, какъ это слѣдовало бы, а дѣйствительная стоимость матеріала искусственно повышается. При оцѣнкѣ какого-нибудь элемента актива по балансу весьма полезно, въ тѣхъ случаяхъ, когда долженъ быть сдѣланъ вычетъ, въ виду того, что часть была уплачена путемъ заимствованія изъ излишка дохода, ясно указать вычитаемыя суммы, прежде чѣмъ занести окончательную стоимость добавленій и улучшеній желѣзной дороги и ея подвижного состава въ активъ общаго баланса; такимъ образомъ избѣгается необходимость приводить въ равновѣсіе эти расходы, путемъ болѣе или менѣе неопредѣленной статьи пассива баланса, какъ это требуется правилами бухгалтеріи.

Система счетоводства можетъ быть совершенно правильной теоретически въ томъ, что касается расходовъ по эксплоатаціи, въ которые входятъ издержки по эксплоатаціи, содержанію, обновленію и обезцѣниванію, и когда она требуетъ, чтобы всѣ другіе расходы разсматривались какъ добавленіе или улучшеніе и входили въ активъ.

На практикѣ же дѣло обстоитъ иначе, такъ какъ не существуетъ запасного фонда на случай пониженія тарифа, стремленіе къ чему постоянно усиливается, ни на случай промышленныхъ и торговыхъ кризисовъ, ни на случай повышенія пошлинъ и другихъ налоговъ, взимаемыхъ правительствомъ, ни на случай вздорожанія матеріаловъ и рабочихъ рукъ, ни вообще какой бы то ни было случайности, которую необходимо принимать во вниманіе въ каждомъ правильно веденномъ дѣлѣ. Имѣя въ виду всѣ эти обстоятельства, легко замѣтить, что необходимо дѣлать предварительные вычеты изъ излишковъ дохода для покрытія издержекъ по содержанію, эксплоатаціи, обновленію и обезцѣниванію, во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда дѣло идетъ о дополненіяхъ или обновленіяхъ, которыя незначительно увеличиваютъ доходы желѣзной дороги и не уменьшаютъ замѣтно расходовъ по эксплоатаціи и по содержанію и не поднимаютъ значительно цѣнности всей собственности общества. Эти расходы не должны помѣщаться въ балансѣ, какъ часть актива въ видѣ капитала, но часть ихъ, которая можетъ оказаться непроизводительной, должна заноситься въ валовой доходъ по эксплоатаціи и по содержанію, до опредѣленія чистаго дохода отъ перевозки; эти записи должны быть ясно обозначены въ отчетахъ, дабы не вредить полнотѣ статистики эксплоатаціи.

Теперь остается разобрать лишь мѣсячные отчеты (см. приложеніе Б).

ж. Ежемѣсячные отчеты Правительству.

Каждый изъ этихъ отчетовъ долженъ содержать въ себѣ: доходы отъ эксплоатаціи рельсовыхъ путей, раздѣленные на доходы отъ перевозки грузовъ, отъ перевозки пассажировъ, другіе доходы отъ перевозки и доходы не проистекающіе отъ перевозки; расходы по эксплоатаціи рельсовыхъ путей, распредѣленные на расходы по содержанію пути и искусственныхъ сооруженій, расходы по содержанію подвижного состава, расходы коммерческой службы, расходы по перевозкѣ и общіе расходы; чистая прибыль отъ эксплоатаціи (или убытокъ) рельсовыхъ путей; валовой доходъ, валовой расходъ и чистая прибыль (или убытокъ) вспомогательныхъ службъ. Двѣнадцатая доля ежегодныхъ налоговъ вычитывается изъ чистаго дохода и тогда получается прибыль отъ эксплоатаціи. Требуется также указать длину пути въ миляхъ, эксплоатируемаго въ послѣдній день мѣсяца, къ которому составляется отчетъ. Всѣ указанныя выше свѣдѣнія даются за мѣсяцъ и за періодъ, истекшій со времени послѣдняго годичнаго отчета, сравнительно съ свѣдѣніями за соотвѣтственный мѣсяцъ и періодъ предыдущаго года.

Свѣдѣнія и статистическія данныя, содержащіяся въ ежемѣсячныхъ и ежегодныхъ отчетахъ желѣзной дороги, обрабатываются въ Interstate Commerce Commission и служатъ основаніемъ для ежегоднаго ея отчета Правительству Соединенныхъ Штатовъ, отличающагося своей полнотой и цѣнностью сообщаемыхъ свѣдѣній. Комиссія недавно рѣшила издавать ежемѣсячные отчеты, дающіе результаты эксплоатаціи каждой сѣти и краткій обзоръ сѣти всей страны.

з) Задачи, преслѣдуемыя оффиціальнымъ распоряженіемъ о веденіи однообразной отчетности.

Насколько возможно прослѣдить, задачей распоряженій Interstate Commerce Commission въ предписаніяхъ, касающихся однообразныхъ образцовъ отчетовъ, было слѣдующее:

1) Обезпечить составленіе отчетовъ доходовъ и расходовъ желѣзныхъ дорогъ по однообразному и общепонятному способу и посредствомъ ежемѣсячныхъ, спеціальныхъ и ежегодныхъ отчетовъ знакомить капиталистовъ, кліентовъ желѣзныхъ дорогъ, экспедиторовъ, коммерсантовъ и промышленниковъ съ положеніемъ дѣла;

2) Исключить изъ отчетовъ расходовъ по эксплоатаціи стоимость всѣхъ дополненій и улучшеній и заносить ихъ въ общій балансъ, какъ часть расхода по первоначальному устройству желѣзной дороги или по пріобрѣтенію подвижного состава, а съ другой стороны, вносить въ расходы по эксплоатаціи всѣ относящіяся сюда издержки;

3) Удовлетворить, въ виду непрекращающейся полемики по вопросу о тарифахъ и вслѣдствіе требованія объ установленіи пассажирскаго тарифа въ 2 цента съ мили, всеобщее желаніе о введеніи однообразнаго способа отчетности, дающаго возможность сопоставлять и разъединять расходы по эксплоатаціи, въ предположеніи, что послѣ уплаты достаточнаго дохода на капиталы, помѣщенные въ желѣзныя дороги, общества будутъ принуждены законодательной властью понизить тарифы, и что вопросъ о тарифахъ тѣсно связанъ со стоимостью каждой отдѣльной оказанной услуги;

4) Разрѣшить употребленіе облигацій желѣзныхъ дорогъ, въ видѣ обезпеченія выпуска бумажныхъ денегъ во время кризисовъ, съ условіемъ, чтобы правительство было освѣдомлено о положеніи желѣзной дороги;

5) Обрабатывать свѣдѣнія, касающіяся доходовъ и расходовъ желѣзныхъ дорогъ по однообразному способу, съ тѣмъ, чтобы имѣть возможность пользоваться ими при разбирательствѣ конфликтовъ между желѣзными дорогами и ихъ рабочими.

6) Имѣлось въ виду, чтобы правительственная регламентація при посредствѣ Interstate Commerce Commission и однообразный способъ отчетности, предписанный этой комиссіей, за примѣненіемъ котораго наблюдали бы ея агенты и инспектора, повели къ правительственному контролю желѣзныхъ дорогъ, какъ общественныхъ предпріятій, нуждающихся поэтому въ подобномъ контролѣ.

Я лично не вижу, какъ этотъ контроль можетъ быть справедливо и удобно осуществленъ безъ отвѣтственности, связанной съ собственностью, и безъ конфликтовъ, какъ съ властью, такъ и съ конституціями и законами независимыхъ и суверенныхъ штатовъ, которыя разрѣшили учрежденіе желѣзнодорожныхъ обществъ. Осуществленіе этой программы потребовало бы, между прочимъ, вмѣсто обращенія къ суду для рѣшенія юридическихъ вопросовъ, какъ то требуется по конституціи, предоставленія Interstate Commerce Commission судебныхъ, слѣдственныхъ и административныхъ правъ. Управленіе при помощи Комиссіи не было еще достаточно испытано въ Америкѣ, чтобы можно было говорить съ увѣренностью о результатахъ, а съ другой стороны, и комиссія не получила еще всей полноты власти, которую она, безъ сомнѣнія, будетъ имѣть, но каковъ бы ни былъ конечный результатъ: контроль ли правительства или административный надзоръ или всякое другое наблюденіе, однообразная отчетность является несомнѣннымъ фактомъ и если есть еще нѣкоторыя затрудненія въ способахъ ея установленія, то они внѣ сомнѣнія будутъ вскорѣ устранены Interstate Commerce Commission и желѣзными дорогами при содѣйствіи комиссій различныхъ штатовъ.

Желѣзныя дороги Канады и Мексики.

и) Однообразная отчетность и статистика.

Докладъ о результатахъ примѣненія однообразной отчетности въ Сѣверной Америкѣ былъ бы не полонъ, если обойти молчаніемъ владѣнія Канады, которая имѣетъ 24.104 мили эксплоатируемыхъ желѣзныхъ дорогъ, причемъ изъ всѣхъ странъ свѣта въ ней приходится наибольшая длина желѣзныхъ дорогъ на единицу населенія и наименьшая въ сравненіи съ поверхностью. Эта сѣть перевозитъ въ годъ 33 милліона пассажировъ, съ среднимъ пробѣгомъ въ 64 мили, и перевозитъ 67 милліоновъ тоннъ грузовъ, со среднимъ пробѣгомъ одной тонны 197 миль. Земледѣльческіе продукты, скотъ, минералы и лѣсъ, перевезенные безпорядочно и по низкимъ тарифамъ, даютъ 75% общаго количества перевезенныхъ грузовъ. Доходы за операціонный годъ, оканчивающійся въ іюлѣ 1909 г., равняются 145 милліонамъ долларовъ, а расходы по эксплоатаціи—104 милліонамъ долларовъ. Перевозка товаровъ

дала 66% валового дохода; въ Соединенныхъ Штатахъ она составляла 69%, въ Великобританіи—50%, во Франціи—53% и въ Германіи—65%.

Исторія развитія желѣзныхъ дорогъ въ Канадѣ представляетъ много чертъ сходства съ Соединенными Штатами; и здѣсь онѣ были великимъ факторомъ развитія страны, незамѣнимымъ средствомъ при заселеніи ея обширныхъ территорій и орудіемъ для перевозки ея продуктовъ на такіе рынки, гдѣ они находятъ легкій сбытъ. Правительство Канады, провинціи и муниципалитеты признали необходимость имѣть достаточное количество средствъ перевозки и широко покровительствовали постройкѣ желѣзнодорожныхъ путей; въ данный моментъ Канада пожинаетъ плоды своей политики, которые становятся все болѣе обильными, такъ какъ страна еще только начала развивать эксплоатацію своихъ земледѣльческихъ и минеральныхъ богатствъ.

Въ теченіе 30 лѣтъ въ Канадѣ не было никакой однообразной системы группировки въ желѣзнодорожныхъ отчетахъ и сравненія были невозможны поэтому, какъ между своими желѣзными дорогами, такъ и съ дорогами другихъ странъ. Въ 1907 г. былъ установленъ однообразный способъ отчетности и докладчику отъ Америки пріятно констатировать фактъ, что за исключеніемъ одного лишь предмета, именно внесенія обезцѣниванія въ расходы по эксплоатаціи, образцы и группировка въ желѣзнодорожныхъ отчетахъ Канады тождественны съ Соединенными Штатами. Вмѣсто обезцѣниванія нѣкоторая сумма на обновленіе заносится въ расходы по эксплоатаціи и, пока въ Соединенныхъ Штатахъ нѣтъ достаточныхъ результатовъ примѣненія обезцѣниванія, нельзя говорить о томъ, что канадская система стоитъ ниже. Это однообразіе отчетности, очевидно, будетъ имѣть значительное вліяніе на отношенія обѣихъ странъ, такъ какъ почти всѣ большія канадскія линіи проникаютъ въ Соединенные Штаты и приблизительно 20 желѣзныхъ дорогъ Соединенныхъ Штатовъ обслуживаютъ Канаду. Отчетъ Канадской Колоніи, составленный контролеромъ статистики желѣзныхъ дорогъ и переданный министромъ желѣзныхъ дорогъ и каналовъ главному губернатору, указываетъ, что понадобилось 3 года для завершенія постройки сѣти; въ первый годъ было сооружено нижнее строеніе, во второй—верхнее строеніе; въ 1909 г. постройка приняла современный видъ.

Такимъ образомъ существуетъ 275.000 миль желѣзныхъ дорогъ, принявшихъ однообразную группировку отчетовъ и статистики, которую удобно можно было бы назвать однообразною американскою системою, простирающихся по территоріи, находящейся на 26° сѣверной широты и заключенной между Атлантическимъ и Тихимъ океанами, съ разнообразными, если не противоположными физическими и климатическими условіями, начиная съ снѣжныхъ вершинъ горъ до болотистыхъ низменностей и выжженныхъ прерій, отъ тропической температуры до температуры арктическихъ странъ, и съ такимъ же разнообразіемъ въ темпераментѣ обитателей ея огромныхъ городовъ и разбросанныхъ фермъ, эти желѣзныя дороги обслуживаютъ населеніе 95 милліоновъ человѣкъ, валовой доходъ ихъ достигаетъ 2.640.000.000 долларовъ въ годъ, тратятъ они ежегодно 1.855.000.000 долларовъ на расходы по эксплоатаціи, перевозя 1.600.000.000 тоннъ грузовъ, представляющихъ 231.543.000.000 тонно-миль и 923.000.000 пассажировъ, дѣлающихъ общій пробѣгъ въ 31.116.000.000 миль въ годъ; наконецъ, на нихъ работаетъ 1.584.000 лицъ служащихъ всякаго рода. Если однообразная система была

обнародована національнымъ правительствомъ Соединенныхъ Штатовъ и Канады, а также правительствами провинцій и штатовъ, то служащіе желѣзныхъ дорогъ должны припомнить, что эта система была почти исключительно результатомъ опыта и изученій различныхъ сѣтей желѣзныхъ дорогъ въ теченіе болѣе сорока лѣтъ, и что она была разсмотрѣна и позже принята высшими властями, при содѣйствіи и по совѣту личнаго состава желѣзныхъ дорогъ.

Что касается Мексики, то большая часть ея желѣзныхъ дорогъ, первоначально построенныхъ частными обществами, теперь принадлежитъ правительству; много другихъ линій было построено и эксплоатируемо частными обществами въ силу концессій, на основаніи которыхъ, по окончаніи 99 лѣтъ, правительство вступаетъ во владѣніе ими безъ всякаго другого вознагражденія, кромѣ оцѣночной стоимости подвижного состава, который ему придется выкупить. Въ Мексикѣ нѣтъ однообразной системы отчетности. Желѣзныя дороги приняли общимъ образцомъ систему, дѣйствующую въ странахъ, предоставившихъ для постройки капиталы, измѣняя ее въ соотвѣтствіи съ мѣстными условіями. Англійскіе капиталисты предпочитаютъ англійскую систему, передѣланную спеціалистами, а американскіе капиталисты—систему, принятую въ Соединенныхъ Штатахъ съ поправками, внесенными въ 1906 г.; съ развитіемъ страны эта система, безъ сомнѣнія, будетъ усовершенствована.

Отчетность желѣзныхъ дорогъ Сѣверной Америки.

Мнѣ кажется, я довольно ясно изложилъ, какъ всѣ особенности однообразной системы группировки и отчетности, такъ и тѣ условія, которыя должны соблюдаться, чтобы удовлетворить высшую администрацію; теперь бы мнѣ хотѣлось разсмотрѣть желѣзнодорожную практику по этому вопросу съ точки зрѣнія акціонеровъ и личнаго состава.

Сѣти желѣзныхъ дорогъ Сѣверной Америки и Канады—я здѣсь говорю и о Канадѣ и о Соединенныхъ Штатахъ—стремятся дать ясное представленіе о своемъ матеріальномъ и финансовомъ положеніи; до сихъ поръ ни одно общество или союзъ не давали своимъ акціонерамъ и административной власти болѣе полезныхъ и полныхъ отчетовъ. Этотъ результатъ достигается, во-первыхъ, ежегодными и мѣсячными отчетами національному правительству и правительству соотвѣтствующихъ штатовъ или провинцій, какъ было указано выше, а во-вторыхъ, ежемѣсячными вѣдомостями о доходахъ и расходахъ и ежегоднымъ докладомъ, публикуемымъ совѣтомъ управленія для акціонеровъ и различныхъ биржъ, которыя требуютъ полные отчеты о дѣлахъ обществъ, прежде чѣмъ допустить ихъ бумаги къ котировкѣ и по правиламъ которыхъ до ежегоднаго собранія долженъ быть опубликованъ представляемый акціонерамъ ежегодный отчетъ.

Такимъ образомъ, всѣ мѣры предосторожности, вытекающія изъ гласности, примѣняются возможно шире въ интересахъ желѣзныхъ дорогъ, капиталистовъ, публики и властей.

i) Ежегодные доклады и статистическія свѣдѣнія для акціонеровъ.

Если форма и содержаніе ежегодныхъ докладовъ акціонерамъ значительно расходятся другъ съ другомъ, такъ какъ каждое желѣзнодорожное общество

изучаетъ спеціально свои особенныя условія, то все же статистика и отчеты составляются по общимъ правиламъ. Главными документами являются отчеты доходовъ и расходовъ за годъ въ сравненіи съ предыдущимъ годомъ и общій балансъ, который заключаетъ въ себѣ результатъ всѣхъ счетовъ къ концу года. Эти два документа всегда представлялись всѣми обществами, и, такъ какъ отчетъ доходовъ даетъ самыя интересныя свѣдѣнія о всемъ происшедшемъ въ теченіе года, то я и прилагаю здѣсь типичный его образецъ.

	1909	Увеличеніе или уменьшеніе сравнительно съ 1908.
Валовой доходъ		
Доходъ отъ пассажировъ		
Доходъ отъ грузовъ		
Доходъ отъ почты		
Доходъ отъ почтовыхъ посылокъ		
Другіе доходы отъ перевозки		
Доходы несвязанные съ перевозкою		
Всего		
Расходы:		
Содержаніе пути и сооруженій		
Содержаніе подвижного состава		
Коммерческая служба		
Тяга и эксплоатація		
Общіе расходы		
Расходы по эксплоатаціи, не включая налоговъ		
Налоги		
Расходы по эксплоатаціи, включая налоги		
Чистая прибыль отъ эксплоатаціи		
Вычесть:		
Уплата за пользованіе эксплоатируемыми линіями по принципу чистаго дохода		
Чистая прибыль отъ эксплоатаціи		
Добавить:		
Другіе доходы		
Проценты съ цѣнныхъ бумагъ		
Наемъ подвижного состава		
Проценты по общему счету		
Доходы отъ сдачи въ наемъ		
Общій доходъ		
Вычесть:		
Наемная плата, за линіи арендованныя по договору		
Проценты по облигаціонному долгу		
Проценты по ипотекамъ и найму земельныхъ участковъ		
Проценты на гарантированныя бумаги		
Амортизаціонный фондъ		
Чистый доходъ		

	1909	Увеличеніе или уменьшеніе сравнительно съ 1908.
Вычесть:		
Дивиденды.		
Предварительные вычеты на дополненія и улучшенія, не могущія быть внесенными въ отчетъ по первоначальному устройству.		
Сальдо, перенесенное въ отчетъ прибыли и убытковъ. . .		

Почти всѣ желѣзнодорожныя общества даютъ статистическія данныя о длинѣ въ миляхъ и характеристику линій, на которыхъ производится перевозка; о подвижномъ составѣ, необходимомъ для перевозки; о перевезенныхъ грузахъ; объ ихъ пробѣгѣ; о нагрузкѣ поѣздовъ; о пробѣгѣ поѣздовъ; о количествѣ перевезенныхъ грузовъ и пассажировъ; о тонно-миляхъ и пассажиро-миляхъ; о среднемъ доходѣ, расходѣ и чистой прибыли или убыткѣ на тонно-милю грузовъ и пассажиро-милю; о доходѣ, расходѣ и чистой прибыли или убыткѣ на поѣздо-милю грузовъ и пассажировъ; сюда присоединяютъ отчетъ о прибыли и убыткахъ; о подробномъ содержаніи портфеля общества и получаемыхъ отсюда доходахъ и много другихъ полезныхъ и интересныхъ свѣдѣній, дополненныхъ сравненіями съ предыдущими годами, что особенно важно, и объясненіями, данными отъ имени совѣта управленія предсѣдателемъ или другимъ высшимъ агентомъ, имѣющимъ въ виду дать резюме главныхъ пунктовъ отчета или обратить вниманіе на интересные вопросы, касающіеся общества.

Многія желѣзнодорожныя общества даютъ подробныя статистическія таблицы: я ниже даю подобный образецъ.

Статистика перевозки грузовъ.

	1909	Увеличеніе или уменьшеніе сравнительно съ 1908.
Мили линій		
Доходъ отъ перевозки грузовъ (по рельсамъ). . . .		
Процентное отношеніе къ общей суммѣ валового дохода.		
Количество перевезенныхъ грузовъ		
Пробѣгъ перевезенныхъ грузовъ въ миляхъ		
Средній пробѣгъ одной тонны груза		
Среднее количество перевезенныхъ грузовъ на 1 милю пути		
Средній пробѣгъ грузовъ на 1 милю пути		
Средній доходъ отъ перевозки грузовъ на 1 милю пути .		
Расходъ		
Чистая прибыль		
Средній доходъ на тонну (въ центахъ)		
Средній доходъ на тонно-милю (въ центахъ).		
Средняя стоимость перевозки на тонно-милю (въ центахъ).		
Средняя нагрузка вагона.		
Средняя нагрузка поѣзда въ тоннахъ.		
Среднее число нагруженныхъ вагоновъ въ поѣздѣ. . . .		
Среднее количество пустыхъ вагоновъ въ поѣздѣ.		
Полезный пробѣгъ товарныхъ поѣздовъ.		

	1909	Увеличеніе или уменьшеніе сравнительно съ 1903.
Полезный пробѣгъ товарныхъ поѣздовъ на 1 милю . . .		
Доходъ отъ перевозки грузовъ на 1 милю полезнаго пробѣга товарныхъ вагоновъ (въ центахъ).		
Расходъ отъ перевозки грузовъ на 1 милю полезнаго пробѣга товарныхъ поѣздовъ (въ центахъ).		
Полезный пробѣгъ товарныхъ паровозовъ.		
Полезный пробѣгъ товарныхъ вагоновъ		

Статистика перевозки пассажировъ.

	1909	Увеличеніе или уменьшеніе сравнительно съ 1908.
Мили линій.		
Доходъ отъ перевозки пассажировъ (по рельсамъ).		
Процентное отношеніе къ валовому доходу.		
Число перевезенныхъ пассажировъ		
Пробѣгъ всѣхъ пассажировъ.		
Среднее разстояніе, на которое каждый пассажиръ былъ перевезенъ.		
Среднее число пассажировъ, перевезенныхъ на 1 милю пути		
Средній пробѣгъ пассажировъ на 1 милю пути		
Средній доходъ отъ пассажировъ на 1 милю пути . . .		
Расходъ отъ пассажировъ на 1 милю пути		
Чистая прибыль отъ пассажировъ на 1 милю пути . . .		
Средній доходъ на пассажира (въ центахъ)		
Средній доходъ на пассажиро-милю (въ центахъ).		
Средняя стоимость перевозки на пассажиро-милю (въ центахъ).		
Среднее число пассажировъ на 1 поѣздъ		
Пробѣгъ пассажирскихъ поѣздовъ		
Пробѣгъ пассажирскихъ поѣздовъ на 1 милю пути		
Доходъ отъ пассажировъ на поѣздо-милю (въ центахъ) .		
Расходъ отъ пассажировъ на поѣздо-милю (въ центахъ). .		
Чистый доходъ отъ пассажирскихъ поѣздовъ.		
Чистый доходъ отъ пассажирскихъ поѣздовъ на 1 милю пути		
Чистый доходъ отъ пассажирскихъ поѣздовъ на поѣздо-милю (въ центахъ).		
Стоимость перевозки пассажирскихъ поѣздовъ на поѣздо-милю (въ центахъ).		
Полезный пробѣгъ пассажирскихъ паровозовъ.		
Полезный пробѣгъ пассажирскихъ вагоновъ.		

Доходъ и расходъ на 1 милю линій.

	1909	Увеличеніе или уменьшеніе сравнительно съ 1908.
Валовой доходъ на 1 милю пути		
Расходъ по эксплоатаціи на 1 милю пути		
Чистый доходъ на 1 милю пути		

Примѣчаніе. Къ расходамъ по пассажирскому движенію относятся лишь расходы, связанные съ перевозкою, также какъ и часть общихъ расходовъ соотвѣтствующая отношенію, въ какомъ полезный пробѣгъ поѣздовъ относится къ общему пробѣгу, съ занесеніемъ въ почтовые доходы ихъ доли въ общихъ расходахъ.

Въ прибыль на поѣздо-милю входятъ почтовые доходы.

Въ вышеуказанныхъ статистическихъ данныхъ налоги входятъ въ расходы.

Большія сѣти имѣютъ обыкновеніе опубликовывать свои ежегодные отчеты нѣсколько ранѣе ежегодныхъ собраній общества и, насколько возможно, давать краткіе обзоры въ ежедневныхъ или биржевыхъ газетахъ, чтобы акціонеры, до засѣданія въ собраніяхъ, могли отдавать себѣ ясный отчетъ о положеніи общества и могли истребовать болѣе точныя свѣдѣнія у управленія, чтобы голосовать уже вполнѣ сознательно за или противъ сдѣланнаго управленіемъ предложенія.

Перехожу теперь ко второй части вопроса.

Расходы по эксплоатаціи.

к) Однообразная группировка.

Что касается однообразной группировки расходовъ по эксплоатаціи, то я могъ бы ограничиться ссылкой на таблицу 30 и 32 приложенія А. Но мнѣ хочется сказать нѣсколько словъ о вѣдомостяхъ, составляемыхъ ежедневно, еженедѣльно и ежемѣсячно, которыя служатъ основаніемъ для вышеупомянутыхъ докладовъ и статистики и являются средствомъ привлечь вниманіе высшихъ чиновъ, заинтересованныхъ результатами эксплоатаціи: доходы, расходы, значеніе перевезенныхъ грузовъ, однимъ словомъ, свѣдѣнія, которыя служатъ начальствующимъ лицамъ и управленію, чтобы оріентироваться въ положеніи дѣла, получить наибольшую прибыль и выработать программу дѣятельности общества.

Столько было сказано и написано интереснаго о расходахъ по эксплоатаціи, что врядъ ли я буду въ состояніи сообщить что-либо новое и интересное по этому вопросу. Основанія этой группировки извѣстны уже много лѣтъ и соблюдались всѣми желѣзными дорогами въ цѣляхъ контроля ихъ расходовъ сообразно ихъ особеннымъ потребностямъ, но только съ 1906 г. эти потребности были формулированы на общихъ основаніяхъ. Эта мѣра имѣла разнаго рода послѣдствія и взгляды на вопросъ заинтересованныхъ лицъ быстро измѣнялись: во-первыхъ, необходимо было соблюдать однообразіе въ группировкѣ и отъ времени до времени входить въ соглашенія, чтобы ее измѣнить; во-вторыхъ, законы, принятые во многихъ штатахъ съ цѣлью установить, не заботясь объ условіяхъ, максимальные тарифы для пассажировъ по 2 цента съ мили вызвали массу процессовъ, гдѣ было важно выяснить стоимость службы перевозки пассажировъ и нормальную прибыль на вложенные въ эту службу капиталы. Что касается перевозки грузовъ, то вопросъ объ измѣненіи тарифовъ никогда не сходилъ съ порядка дня и до 1906 г. здѣсь достигнуто больше успѣховъ, чѣмъ въ перевозкѣ пассажировъ, въ вопросахъ о собственной стоимости и средней прибыли, но теперь они сравнялись; въ-третьихъ, предложенныя правила для вознагражденія за убытки, касающіеся перевозки почты, требовали аналогичнаго изученія этой службы.

Наконецъ, не слѣдуетъ забывать финансовые и коммерческіе кризисы, которые влекутъ за собою прекращеніе всѣхъ работъ по новымъ постройкамъ и сосредоточиваютъ вниманіе начальствующихъ лицъ на сокращеніи расходовъ по эксплоатаціи. Таково положеніе съ осени 1907 г.: желѣзныя дороги, которыя должны были обезпечить себя, въ виду усиленной работы, подвижнымъ составомъ и которыя затратили громадные капиталы на усиленіе средствъ передвиженія и расширеніе путей, оказались вынужденными устраивать побочныя колеи для пустыхъ вагоновъ, въ то время, какъ незадолго передъ тѣмъ станціи ихъ были загромождены нагруженными вагонами. Съ этого времени, несмотря на общее обсужденіе отчетовъ съ Interstate Commerce Commission, несмотря на процессы о тарифахъ въ различныхъ комиссіяхъ штатовъ и уменьшенія перевозки, служащіе на желѣзныхъ дорогахъ имѣли время серьезно заняться изученіемъ расходовъ по эксплоатаціи. Результатомъ была несомнѣнная польза: были сдѣланы энергичныя усилія для того, чтобы увеличить полезный пробѣгъ поѣздовъ и получить новыя сбереженія, для которыхъ, исключая жалованья и цѣны матеріаловъ, крайніе предѣлы еще не достигнуты.

Группировка доходовъ по эксплоатаціи распадается на два общихъ отчета: 1) Доходы отъ перевозки; 2) Доходы, несвязанные съ перевозкою. Первый распадается на 11 основныхъ отчетовъ, а второй, въ который входятъ право продажи на станціяхъ и въ поѣздахъ, штрафы за опозданіе, библіотеки, доходы отъ аренды помѣщеній для почты и проч., распадается на 8 основныхъ отчетовъ. (Смотри табл. 22, приложеніе А). Доходы отъ эксплоатаціи окончательно распадаются на 4 группы. Слѣдующія цифры указываютъ ихъ относительное значеніе въ Соединенныхъ Штатахъ въ операціонномъ году, оканчивающемся 30 іюня 1909 г.

Доходы отъ грузовъ	68,88%
Доходы отъ пассажировъ	23,09 »
Посылки, почта и другіе доходы отъ перевозки	7,11 »
Доходы, несвязанные съ перевозкою	0,92 »

Расходы по эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ однообразно группируются въ 5 общихъ отчетахъ: 1) Содержаніе пути и сооруженій; 2) Содержаніе подвижного состава; 3) Расходы по перевозкѣ (тяга и эксплоатація); 4) Расходы по коммерческой службѣ; 5) Общіе расходы.

Въ теченіе операціоннаго года, оканчивающагося 30 іюня 1909 г., эти расходы равнялись 66,12% общаго дохода, вмѣсто 69,67% въ предыдущемъ году, не включая налоговъ; между тѣмъ, налоги слѣдовало бы включить въ расходы, въ особую рубрику, такъ какъ, если какое-нибудь общество, его совѣтъ или акціонеры въ состояніи контролировать расходы по эксплоатаціи и общія издержки и приблизительно опредѣлить ихъ размѣры, то совершенно иначе дѣло обстоитъ съ налогами, которые падаютъ на проценты съ облигацій и другіе долги и составляютъ существенный расходъ, съ которымъ приходится считаться до установленія размѣровъ чистаго дохода. За разсматриваемый годъ, налоги превышали 89 милл. долларовъ и повысили коэффиціентъ эксплоатаціи съ 66,12% до 69,76% всего дохода.

Сравнительное значеніе отдѣльныхъ категорій расходовъ по эксплоатаціи въ Соединенныхъ Штатахъ видно изъ процентнаго отношенія ихъ къ

валовому доходу и къ расходу по эксплоатаціи за 1909 г. по 30 іюня включительно:

	Процентное отношеніе къ валовому доходу.	Процентное отношеніе къ расходу по эксплоатаціи.
Содержаніе пути и сооруженій	12,74%	19,27%
Содержаніе подвижного состава	15,03 »	22,72 »
Расходы по перевозкѣ (тяга и эксплоатація)	33,73 »	51,01 »
Расходы коммерческой службы	2,02 »	3,06 »
Общіе расходы	2,60 »	3,94 »

Существуютъ еще другіе важные расходы, извѣстные подъ названіемъ обязательныхъ платежей, и, хотя они и не входятъ въ понятіе издержекъ по эксплоатаціи, тѣмъ не менѣе результаты эксплоатаціи желѣзной дороги не могутъ считаться окончательными, если не принимать этихъ платежей во вниманіе. Я имѣю въ виду проценты по облигаціонному долгу, другія постоянныя повинности и, прежде всего, налоги, такъ какъ съ развитіемъ Соединенныхъ Штатовъ муниципальные налоги, государственные налоги и налоги федеральнаго правительства увеличиваются изъ года въ годъ, безъ того, чтобы обращалось вниманіе на расходы или доходы желѣзныхъ дорогъ. Такимъ образомъ, необходимость сокращенія расходовъ по первоначальному устройству напрашивается сама собою и необходимо, чтобы правленіе внушило всѣмъ соотвѣтствующимъ службамъ, что предпринимать какой-либо расходъ можно, лишь имѣя въ виду опредѣленную цѣль, будь то увеличеніе дохода общества или уменьшеніе расходовъ по эксплоатаціи, или сохраненіе процвѣтанія и господства общества на собственной территоріи.

Среди вышеуказанныхъ расходовъ, общіе расходы, расходы коммерческой службы, приблизительно 40% расходовъ по содержанію пути и сооруженій и такая же приблизительно часть расходовъ по содержанію подвижного состава имѣютъ постоянный характеръ и должны производиться независимо отъ степени интенсивности перевозки. Но 70% или 75% расходовъ по перевозкѣ (эксплоатація и тяга) и по крайней мѣрѣ 60% расходовъ по содержанію пути и подвижного состава измѣняются въ прямомъ отношеніи къ интенсивности движенія поѣздовъ.

Общіе расходы подраздѣляются на цѣлый рядъ отдѣловъ, достаточно указывающихъ ихъ значеніе:

Содержаніе и расходы на личный составъ центральнаго управленія.
Содержаніе и расходы на личный составъ канцелярій.
Канцелярскіе расходы (по центральной службѣ).
Судебные расходы.
Страхованіе.
Похоронныя, больничныя и увѣчныя кассы служащихъ.
Пенсіонныя и эмеритальныя кассы.
Бумага и бланки.
Другіе расходы.
Главное управленіе общихъ путей и станцій.—Дебетъ.
Главное управленіе общихъ путей и станцій.—Кредитъ.

Расходы коммерческой службы, заключающіе необходимыя издержки по перевозкѣ, подраздѣляются на слѣдтющіе основные отдѣлы:

Начальствующія лица.
Иностранные агенты.
Объявленія.
Союзы по перевозкѣ.

Линіи товаровъ большой скорости.
Промышленныя и переселенческія бюро.
Бумага и бланки.
Другіе расходы.

Я подхожу теперь къ тѣмъ издержкамъ, которыя разсматриваются какъ настоящіе расходы по эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, именно къ расходамъ по содержанію желѣзныхъ дорогъ и искусственныхъ сооруженій, расходамъ по содержанію подвижного состава и расходамъ по перевозкѣ, т. е. къ расходамъ, вызываемымъ движеніемъ поѣздовъ. Расходы по содержанію пути и сооруженій подраздѣляются слѣдующимъ образомъ:

Начальствующія лица.
Балластъ.
Шпалы.
Рельсы.
Другіе матеріалы для пути.
Платформы и путь.
Очистка отъ снѣга, песка и льда.
Туннели.
Мосты, эстакады и мостики.
Переходы надземные и подземные.
Переходы черезъ путь, изгороди и плакаты.
Загражденія отъ снѣга и песку.
Сигналы и семафоры.
Телеграфныя и телефонныя линіи.
Передача электрической энергіи.
Зданія, недвижимая и движимая собственность.
Доки и верфи.
Инструменты и запасы для пути.
Несчастные случаи съ людьми.
Бумага и бланки.
Другіе расходы.
Содержаніе пути, станцій и другихъ общихъ сооруженій.—Дебетъ.
Содержаніе пути, станцій и другихъ общихъ сооруженій.—Кредитъ.

Расходы по содержанію подвижного состава дѣлятся на слѣдующіе подробные отдѣлы:

Начальствующія лица.
Паровозы: Ремонтъ.
Паровозы: Обновленіе.
Паровозы: Обезцѣниваніе.
Электрическіе двигатели: Ремонтъ.
Электрическіе двигатели: Обновленіе.
Электрическіе двигатели: Обезцѣниваніе.
Пассажирскіе вагоны: Ремонтъ.
Пассажирскіе вагоны: Обновленіе.
Пассажирскіе вагоны: Обезцѣниваніе.
Товарные вагоны: Ремонтъ.
Товарные вагоны: Обновленіе.
Товарные вагоны: Обезцѣниваніе.
Электрическое устройство въ вагонахъ: Ремонтъ.
Электрическое устройство въ вагонахъ: Обновленіе.
Электрическое устройство въ вагонахъ: Обезцѣниваніе.
Пароходы: Ремонтъ.
Пароходы: Обновленіе.
Пароходы: Обезцѣниваніе.
Матеріалы для сооруженій: Ремонтъ.
Матеріалы для сооруженій: Обновленіе.
Матеріалы для сооруженій: Обезцѣниваніе.
Машины и инструменты мастерскихъ.
Снаряженіе электрическихъ станцій.
Несчастные случаи съ людьми.
Бумага и бланки.
Другіе расходы.
Содержаніе общаго подвижного состава на станціяхъ: Дебетъ.
Содержаніе общаго подвижного состава на станціяхъ: Кредитъ.

Расходы по перевозкѣ (эксплоатація и тяга) заключаютъ въ себѣ слѣдующіе подробные отдѣлы:

Начальствующія лица.
Отправленіе (dispatching) поѣздовъ.
Служащіе на станціяхъ.
Соглашенія о взвѣшиваніи и обмѣнѣ подвижного состава.
Склады угля и минераловъ.
Сооруженія и расходы по станціямъ.
Начальники маневровъ и ихъ служащіе въ бюро.
Сторожа и тормазные кондуктора.
Стрѣлочники и сигнальщики.
Запасы и расходы по предъ-станціямъ.
Станціонные механики.
Расходы по паровознымъ депо станцій.
Топливо для станціонныхъ паровозовъ.
Вода для станціонныхъ паровозовъ.
Смазка для станціонныхъ паровозовъ.
Другіе запасы для станціонныхъ паровозовъ:
Эксплоатація предъ-станцій и общихъ станцій: Дебетъ.
Эксплоатація предъ-станцій и общихъ станцій: Кредитъ.
Кондуктора электрическихъ моторовъ.
Машинисты по линіи.
Расходы по паровознымъ депо линіи.
Топливо для паровозовъ линіи.
Вода для паровозовъ линіи.
Смазка для паровозовъ линіи.
Другіе запасы для паровозовъ линіи.
Эксплоатація электрическихъ станцій.
Энергія, доставляемая чужими станціями.
Поѣздная прислуга.
Запасы и расходы для поѣздовъ.
Маневры семафорныхъ и сигнальныхъ аппаратовъ по системѣ блоковъ и другія.
Сигнальщики (флагманы) и сторожа на переѣздахъ.
Маневры подвижныхъ мостовъ.
Очистка пути послѣ несчастнаго случая.
Телеграфная и телефонная служба.
Управленіе пароходами.
Почтовая служба.
Бумага и бланки.
Другіе расходы.
Потеря и аварія: Товары.
Потеря и аварія: Багажъ.
Матеріальные убытки.
Увѣчья, наносимыя животнымъ на пути.
Несчастные случаи съ людьми.
Эксплоатація общихъ путей и средствъ передвиженія: Дебетъ.
Эксплоатація общихъ путей и средствъ передвиженія: Кредитъ

Для своихъ собственныхъ надобностей желѣзныя дороги подраздѣляютъ отчеты еще на множество подробныхъ отдѣловъ, чтобы имѣть возможность точно контролировать результаты эксплоатаціи.

л) Контроль доходовъ и расходовъ.

Касается ли дѣло службы перевозки, коммерческой, технической, финансовой или счетной, управленіе желѣзной дорогой всегда является дѣломъ промышленнымъ и потому хорошо организованныя большія общества начинаютъ каждый годъ не только статистикою того, что было сдѣлано за предыдущій годъ, но и бюджетомъ текущаго года, составленнымъ при содѣйствіи начальниковъ различныхъ службъ и содержащимъ въ себѣ: 1) Доходы; 2) Смѣту расходовъ по содержанію и обновленію, которые необходимо покрывать изъ текущихъ доходовъ, причемъ сюда включаются расходы по необходимому обезцѣниванію, если не дѣлается достаточно обновленій для возмѣщенія ежегоднаго обезцѣниванія; 3) Приблизительныя смѣтныя исчисленія другихъ

расходовъ по эксплоатаціи; 4) Смѣту предварительныхъ вычетовъ изъ излишковъ дохода для пополненія и улучшенія желѣзной дороги и ея подвижного состава; 5) Вѣдомость расходовъ для производства новыхъ сооруженій: желѣзныя дороги, подвижной составъ и земельные участки заносятся въ отчетъ по первоначальному устройству. Между расходами по первоначальному устройству и расходами по содержанію и обновленію, которые вносятся въ расходы по эксплоатаціи, помѣщаются упомянутые расходы На улучшенія параллельно съ обновленіями, которыя обычно покрываются хорошо организованными американскими желѣзными дорогами изъ излишковъ доходовъ, оставшихся послѣ уплаты расходовъ по эксплоатаціи, пошлинъ, купоновъ облигацій, аренды и другихъ постоянныхъ платежей.

Въ улучшенія, которыя покрываются предварительными вычетами изъ излишковъ дохода, могутъ входить слѣдующія статьи: уничтоженіе переходовъ на уровнѣ пути, выпрямленіе профиля и плана пути и станцій, улучшеніе конечныхъ станцій и подвижного состава, улучшеніе способа постройки станцій, мостовъ и другихъ сооруженій, когда дѣло идетъ объ улучшеніяхъ, которыя ничего не прибавляютъ къ первоначальному устройству, исключая усовершенствованій, касающихся наличныхъ сооруженій, доставляемыхъ техническимъ прогрессомъ или необходимыхъ для содержанія желѣзной дороги и ея подвижного состава на уровнѣ, вызываемомъ нуждами перевозки. Они не должны капитализироваться, такъ какъ не увеличиваютъ значительно доходъ, и не сокращаютъ замѣтно расходъ и не прибавляютъ никакой значительной суммы цѣнностей къ общей совокупности собственности общества. Такая практика установилась уже столько лѣтъ, что очень мало американскихъ первоклассныхъ желѣзныхъ дорогъ могли бы быть учреждены теперь на нарицательную стоимость ихъ акцій и облигацій; это стало главнымъ средствомъ прекратить преувеличенія, существовавшія съ учрежденія этихъ обществъ и возстановить и сохранить правильность счетовъ первоначальнаго устройства. Было бы весьма достойно сожалѣнія, если бы эта мудрая политика прекратилась и, по распоряженію Правительства, эти расходы заносились бы въ отчеты по первоначальному устройству.

По мѣрѣ теченія операціоннаго года, вышеупомянутыя смѣтныя предположенія тщательно просматриваются и къ списку сооруженій добавляются всѣ тѣ, вызываемые потребностями настоящей и будущей перевозки расходы для вѣтвей и вспомогательныхъ линій, для расширенія вокзаловъ, устройства новаго пути, увеличенія подвижного состава и проч., по предложенію начальника каждой службы; необходимые кредиты отпускаются совѣтомъ управленія или назначаются комитетомъ или высшимъ начальникомъ, имѣющимъ соотвѣтствующее полномочіе.

Разъ только вопросъ о расходахъ на новыя желѣзнодорожныя линіи, новыя постройки и новый подвижной составъ осторожно и окончательно рѣшенъ, принимая во вниманіе не только потребности данной минуты, но и интересы будущаго времени, такъ какъ желѣзная дорога является учрежденіемъ постояннымъ, предназначеннымъ для продажи продукта, называемаго «перевозкою», то управленіе обязано заботиться о количествѣ перевозки, и ея развитіи и доходахъ, которые она приноситъ, а съ другой стороны и о стоимости этой перевозки, другими словами, о расходахъ по эксплоатаціи.

При составленіи статистическихъ таблицъ необходимо отдѣлять главныя

категоріи перевозки и опредѣлить, насколько это возможно, даетъ ли соотвѣтствующая служба прибыль или убытокъ. Всѣ желѣзныя дороги несомнѣнно обязаны обезпечить исполненіе поѣздами извѣстныхъ услугъ, какъ то: перевозку пассажировъ, и должны перевозить цѣлый рядъ грузовъ, которые, какъ можно убѣдиться съ перваго взгляда, не въ состояніи окупить ни соотвѣтствующую долю расходовъ по содержанію и эксплоатаціи и другимъ обязательнымъ платежамъ, ни часть дивиденда, и имъ приходится разсчитывать для возмѣщенія убытковъ на болѣе прибыльныя службы; результатомъ является то, что тарифы по необходимости составляются по цѣнности оказанной услуги и отвѣтственности за связанный съ нею рискъ, а не по себѣ стоимости перевозки каждаго предмета и пассажира каждаго класса. Желѣзныя дороги распредѣляютъ издержки въ размѣрѣ до $^2/_3$ всего расхода между перевозкою пассажировъ и перевозкою товаровъ, но $^1/_3$ расходовъ, какъ-то: содержаніе пути, налоги, купоны дивидендовъ и проч., является общей для обоихъ видовъ перевозки. Эти общіе расходы распредѣлялись между ними на основаніи пробѣга въ поѣздо-миляхъ; это самый удобный и, принимая во вниманіе всѣ условія прошлой и настоящей практики, пожалуй, самый пріемлемый способъ; впрочемъ, нѣкоторыя желѣзныя дороги пользуются и пробѣгомъ въ паровозо-миляхъ и вагоно-миляхъ.

Для заключенія этой отчетности необходимо, чтобы прибыль и стоимость каждой службы перевозки пассажировъ и товаровъ были приведены къ единицамъ вѣса и разстоянія такимъ образомъ, чтобы ясно можно было видѣть какъ былъ использованъ подвижной составъ, и насколько была обезпечена служба на каждомъ большомъ участкѣ желѣзной дороги, и чтобы оказалось возможнымъ сдѣлать сравненіе съ предыдущими годами. Желѣзныя дороги уже не являются болѣе короткими линіями одноколейнаго пути, наблюдать за которыми могъ успѣшно одинъ агентъ при помощи немногочисленнаго личнаго состава; въ настоящее время это громадныя сѣти, съ значительною длиною линій въ 4 колеи, эксплоатація которыхъ требуетъ сложную и толковую организацію. Достигнутые успѣхи послѣ введенія новыхъ способовъ передвиженія и увеличенія подвижного состава, подъ вліяніемъ увеличивающейся перевозки, и измѣненія тарифовъ, подъ давленіемъ усиливающихся налоговъ, роста заработной платы и товарныхъ цѣнъ, столь велики, что каждая вѣтвь желѣзнодорожной дѣятельности стремится спеціализироваться и что вопросъ расходовъ по эксплоатаціи и чистой прибыли становится предметомъ изученія прекрасно организованной службы.

Время общихъ фактовъ и личныхъ взглядовъ при составленіи статистики результатовъ эксплоатаціи отошло въ область преданія. Теперь составляются ясныя статистическія вѣдомости, полныя и допускающія сравненія, преслѣдующія цѣль доказать полезность желѣзнодорожнаго служащаго, значеніе труда котораго видно изъ легкости и дешевизны, съ которою совершается перевозка въ особыхъ условіяхъ ввѣреннаго ему участка, и съ которою содержится и используется матеріалъ эксплоатаціи, состоящій изъ пути, станцій, мастерскихъ и подвижного состава.

Извѣстныя мнѣ хорошо желѣзныя дороги всѣ дѣлятся на участки, во главѣ которыхъ стоитъ участковый инспекторъ, подчиненный главному инспектору, который завѣдуетъ нѣсколькими участками и который въ свою очередь подчиненъ директору; послѣдній находится въ распоряженіи прези-

дента и вице-президентовъ дороги. Конечно, есть множество другихъ обществъ съ иной организаціей, съ иными методами управленія и другимъ личнымъ составомъ.

Три подраздѣленія службы: содержаніе пути, содержаніе подвижного состава и служба поѣздовъ сосредоточены въ рукахъ одного участковаго инспектора, который управляетъ приблизительно 150 до 250 милями большихъ линій съ ихъ развѣтвленіями или общею длиною пути, исключая побочной колеи въ 500—750 миль, въ зависимости отъ интенсивности перевозки и характера обслуживаемой мѣстности. Поглощая большую часть расходовъ по эксплоатаціи, эта служба всегда подвергается самому строгому контролю.

Усилившееся чувство отвѣтственности имѣло послѣдствіемъ требованіе, чтобы статистика и отчеты расходовъ по эксплоатаціи, составлявшіеся ранѣе съ осторожной медлительностью въ концѣ каждаго мѣсяца, доставлялись бы быстро, чтобы имѣть возможность исправить ошибки, такъ какъ результаты движенія поѣздовъ, вагоновъ и перевозки, и цифры, касающіяся расходовъ, должны быть извѣстны отвѣтственному чиновнику въ кратчайшій срокъ; въ противномъ случаѣ, можетъ случиться, что доходы желѣзной дороги будутъ быстро поглощены значительными расходами на рабочія руки и матеріалы для мало прибыльныхъ пробѣговъ поѣздовъ и вагоновъ. И, если причина недостаточно ясна и, если разслѣдованіе не будетъ сдѣлано немедленно послѣ констатированія факта, то управленію придется довольствоваться общимъ объясненіемъ плохихъ результатовъ эксплоатаціи на затраченныя деньги. Возьмемъ въ качествѣ примѣра 1907 годъ. Въ началѣ года перевозка была чрезвычайно усиленная, но во второй половинѣ разразился серьезный промышленный кризисъ. Служащіе по эксплоатаціи были бы лишены возможности рѣшить тотчасъ же, какіе расходы и на какихъ участкахъ линій должны быть сокращены безотлагательно, если бы они не были снабжены необходимыми фактами для производства такого разслѣдованія. Здѣсь, такимъ образомъ, дѣло заключалось въ томъ, какія статистическія свѣдѣнія нужны, чтобы дать участковому начальнику возможность быстро и достаточно ознакомиться съ положеніемъ и соотвѣтственнымъ образомъ измѣнить расходованіе эксплоатаціонныхъ суммъ.

Расходы по содержанію пути и сооруженій и по содержанію подвижного состава, составляющіе около 42% всего расхода, регулируются прежде всего точными смѣтными назначеніями, установленными въ началѣ каждаго года; эти или другіе предусмотрѣнные въ смѣтѣ кредиты могутъ быть превышены только для спеціальныхъ нуждъ, утвержденныхъ главнымъ инженеромъ, завѣдывающимъ всѣми операціями; если они значительны и если они не являются обыкновенными и необходимыми расходами по содержанію, то необходимо утвержденіе этихъ расходовъ Президентомъ и Совѣтомъ управленія дороги. Основаніемъ для этихъ смѣтныхъ исчисленій служатъ аналогичные расходы предыдущихъ лѣтъ, такъ что всѣ ненормальныя увеличенія или уменьшенія расходовъ должны быть вполнѣ обоснованы до ихъ утвержденія. Перемѣны начальниковъ участковъ или другихъ служащихъ на большой дѣйствующей желѣзной дорогѣ по необходимости приводятъ къ обновленію взглядовъ на этотъ вопросъ, хотя бы разъ въ нѣсколько лѣтъ. Необходимо, чтобы начальники участковъ или другіе высшіе агенты составляли свои смѣтныя исчисленія на основаніи собственнаго опыта или на осно-

ваніи свѣдѣній, доставляемыхъ личнымъ составомъ, состоящимъ изъ опытныхъ лицъ, хорошо освѣдомленныхъ въ каждой отрасли службы. Затѣмъ эти смѣты разсматриваются главнымъ инспекторомъ, и, если дѣло идетъ о расходахъ по содержанію подвижного состава, то онѣ изслѣдуются инженерами тяги, или начальникомъ всей тяги или другими служащими; если дѣло идетъ о содержаніи пути и сооруженій, то смѣта разсматривается главнымъ инженеромъ пути; наконецъ, всѣ этого рода доклады и заключенія разсматриваются еще и начальникомъ дороги. Понятно, что, пройдя черезъ руки столькихъ опытныхъ людей, ежегодные расходы не могутъ значительно уклоняться отъ нормальныхъ размѣровъ, тѣмъ болѣе, что и послѣ разрѣшенія расходованіе суммъ внимательно контролируется участковымъ начальникомъ или его отвѣтственными помощниками, завѣдывающими содержаніемъ пути и сооруженій, или содержаніемъ подвижного состава въ мастерскихъ. Нѣкоторая сумма, назначаемая для обновленія подвижного состава, входитъ тоже въ расходы по содержанію и эксплоатаціи.

Что касается расходовъ по содержанію пути, мостовъ, станцій и искусственныхъ сооруженій, а также по содержанію подвижного состава, составляющихъ вмѣстѣ около 42% всей суммы расхода по эксплоатаціи, то они, по необходимости, измѣняются въ зависимости отъ развитія службы поѣздовъ. Если дѣла дороги находятся въ дурномъ положеніи и не оправдываютъ этихъ расходовъ, то большая часть ихъ можетъ быть отложена, если до того желѣзная дорога и подвижной составъ содержались въ хорошемъ состояніи.

Въ былое время мало заботились о сокращеніи расходовъ по содержанію пути и подвижного состава, тогда какъ на сокращеніе расходовъ по перевозкѣ (тяга и эксплоатація) смотрѣли, какъ на признакъ хорошаго веденія дѣла. Въ настоящее время, когда всѣ расходы подробно и сравнительно съ предыдущимъ годомъ показываются въ желѣзнодорожныхъ отчетахъ, можно найти всякую статью, въ которой произведены были сбереженія и доказать, что они дѣйствительно были сдѣланы. Старый способъ, состоявшій въ игнорированіи или отсрочкѣ расходовъ по содержанію, примѣняется въ настоящее время лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда практическіе результаты доказываютъ его удобство.

Въ расходахъ по перевозкѣ, составляющихъ около 51% всей суммы расходовъ по эксплоатаціи и зависящихъ въ сильной степени отъ службы поѣздовъ, отъ цѣны на рабочія руки и матеріалы и отъ интенсивности перевозки, труднѣе дѣлать сбереженія безъ особенно строгаго надзора и контроля. Въ этой отрасли службы необходимо, чтобы результаты эксплоатаціи быстро становились извѣстными инспектору, въ противномъ случаѣ, расходы на чернорабочихъ, недостаточная нагрузка поѣздовъ, медленность движенія и излишніе пробѣги отразятся неблагопріятно на чистой прибыли. Слѣдовательно, необходимо производить постоянное наблюденіе и торопить доставленіе цифръ, которыя предназначены служить предостереженіемъ и масштабомъ для сравненія.

Такъ какъ ^{2} з доходовъ американскихъ желѣзныхъ дорогъ получаются отъ перевозки товаровъ, то неудивительно, что особенное вниманіе удѣляется операціямъ этой службы. Соотвѣтствующіе желѣзнодорожные служащіе имѣютъ всегда передъ глазами телеграфные отчеты о состояніи станцій и линій, а также, что касается товарныхъ поѣздовъ малой скорости, отчеты, показывающіе число поѣздовъ, число вагоновъ, общую нагрузку вагоновъ, пробѣгъ поѣздовъ, время пробѣга между двумя конечными пунктами, скорость (коммерческая),

общее число тонно-миль (тара и тоннажъ), такъ же, какъ и потенціальное число тонно-миль, другими словами, максимумъ того, что паровозъ могъ бы сдвинуть при идеальныхъ условіяхъ. Эта послѣдняя цифра дается для сравненія дѣйствительныхъ тонно-миль и служитъ показателемъ производительности. Такъ какъ многіе товарные поѣзда перевозятъ скоро-портящіеся продукты, которые должны итти большой скоростью, каково бы ни было количество нагрузки и другія условія, то служащій получаетъ вѣдомость, показывающую количество тонно-миль брутто всѣхъ товарныхъ поѣздовъ, пробѣгъ вагоновъ нагруженныхъ и пустыхъ и, наконецъ, общее число и процентное отношеніе нагруженныхъ вагоновъ и пустыхъ.

Особенное вниманіе обращается на установленіе такой нагрузки поѣздовъ, чтобы служба производилась экономно и чтобы необходимость уплать за причиненные убытки изъ-за опозданія и др. причинъ по возможности избѣгалось. Ежедневные отчеты о движеніи вагоновъ нагруженныхъ и пустыхъ черезъ узловыя станціи и другіе центральные пункты, сравнительно съ подобными же цифрами предыдущихъ періодовъ, даютъ ключъ къ пониманію современнаго положенія и являются статистическими данными, получаемыми быстрѣе всего по телеграфу; затѣмъ, слѣдуетъ еженедѣльный отчетъ доходовъ, раздѣляемый на перевозку товаровъ, пассажировъ, почты и почтовыхъ посылокъ, причемъ товары часто подраздѣляются на общіе грузы и минералы; многія желѣзныя дороги опубликовываютъ свои еженедѣльные отчеты въ газетахъ, несмотря на то, что они даютъ лишь приблизительныя свѣдѣнія. Нагрузка и выручка отъ пассажирскихъ поѣздовъ внимательно изучаются и инспекторъ старается быть въ курсѣ дѣла относительно движенія и пробѣга вагоновъ. Даже болѣе того, для пассажирскихъ поѣздовъ, многія желѣзныя дороги составляютъ вѣдомость дохода отъ каждаго поѣзда за мѣсяцъ поскольку это необходимо для полученія достовѣрныхъ свѣдѣній, и пользуются ими для выясненія вопроса о томъ, нужно ли сократить количество поѣздовъ или увеличить. Ежемѣсячный отчетъ показываетъ количество главныхъ категорій перевезенныхъ грузовъ на различныхъ участкахъ. Ежемѣсячный отчетъ доходовъ и расходовъ для каждаго общества и для каждаго участка съ повтореніемъ для всей сѣти и съ необходимыми добавленіями другихъ доходовъ и за вычетомъ постоянныхъ повинностей и другихъ обязательныхъ платежей, даетъ первое представленіе о чистомъ доходѣ, въ сравненіи съ тѣмъ же мѣсяцемъ и такимъ же періодомъ предыдущаго года. Затѣмъ слѣдуютъ статистическія свѣдѣнія о вагонахъ, о количествѣ тоннъ и пассажировъ, отправленныхъ изъ главныхъ станцій, статистика тонно-миль и пассажиро-миль, включая средніе тарифы, расходы и прибыль или убытокъ на 1 милю на каждую тонну или каждаго пассажира, и доходы и расходы и чистый доходъ или убытокъ на поѣздо-милю. Всѣ эти отчеты составляются по участкамъ и требуются сравненія и объясненія для различныхъ увеличеній или уменьшеній.

Подобныя свѣдѣнія, передаваемыя въ руки каждаго служащаго эксплоатаціи къ концу мѣсяца, заключаютъ въ себѣ слѣдующія цифры, сравнительно съ тѣмъ же мѣсяцемъ предыдущихъ лѣтъ: паровозы различныхъ классовъ, находящіеся на службѣ и процентное отношеніе находящихся въ хорошемъ состояніи; пробѣгъ паровозовъ всѣхъ классовъ; средній пробѣгъ паровозовъ въ разныхъ службахъ, средній пробѣгъ между двумя возвращеніями въ мастерскія въ теченіе мѣсяца или двухъ предыдущихъ мѣсяцевъ; пробѣгъ

пассажирскихъ вагоновъ, среднее число вагоновъ въ пассажирскомъ поѣздѣ; опозданія пассажирскихъ поѣздовъ, происходящія отъ порчи паровозовъ или вагоновъ; пробѣгъ товарныхъ вагоновъ, направленіе западное, восточное, сѣверное и южное въ нагруженномъ или пустомъ состояніи и процентное отношеніе обѣихъ группъ; среднее число вагоновъ въ товарныхъ поѣздахъ: тонно-мили брутто, среднее число перевезенныхъ грузовъ брутто въ товарныхъ поѣздахъ и на 1 товарный вагонъ; тонно-мили; средняя скорость; процентное отношеніе пассажирскихъ и товарныхъ поѣздовъ, прибывшихъ во время.

Въ вышеуказанный отчетъ не входятъ расходы по эксплоатаціи, но онъ дополняется вѣдомостью этихъ расходовъ, составленной на слѣдующихъ основаніяхъ:

Потребленіе топлива; потребленіе смазочныхъ маслъ; величина нѣкоторыхъ расходовъ по пассажирскому движенію (приведенныхъ къ 1000 вагоно-миль) и нѣкоторыхъ расходовъ по товарному движенію (приведенныхъ къ 1 милліону тонно-миль брутто), включая каменный уголь для паровозовъ, жалованье машинистамъ, кочегарамъ и поѣздной прислугѣ и запасы, выдаваемые агентамъ; сумма нѣкоторыхъ расходовъ на станціи (приведенныхъ къ 1000 вагоновъ, отправленныхъ со станціи), включая станціонные паровозы, жалованье машинистамъ, кочегарамъ, кондукторамъ и тормазильщикамъ, запасы (исключая запасы для машинистовъ и кочегаровъ), начальниковъ маневровъ и ихъ служащихъ въ бюро, стрѣлочниковъ и станціонныхъ сигнальщиковъ; стоимость запасовъ для паровозовъ, выданныхъ машинистамъ и кочегарамъ, на 1 паровозъ, находящійся на службѣ; расходы на депо на вернувшійся паровозъ; ремонтъ на паровозы на 100 паровозо-миль; общіе расходы по тягѣ на 100 паровозо-миль, включая смазку, воду, топливо и другіе запасы на паровозъ на линіи, ремонтъ, обновленіе и обезцѣниваніе паровозовъ на линіи, расходы на депо для паровозовъ на линіи, служащихъ на паровозахъ и поѣздахъ, запасы и расходы на поѣзда.

Такъ какъ эти свѣдѣнія касаются вопросовъ, зависящихъ въ значительной степени отъ различныхъ участковыхъ инспекторовъ и ихъ личнаго состава, а составляются въ первые дни каждаго мѣсяца, слѣдующаго за мѣсяцемъ, въ теченіе котораго произведенъ расходъ, съ указаніемъ приблизительнаго расхода на заработную плату и матеріалы, то и средства исправить положеніе по крайней мѣрѣ въ началѣ, находятся въ рукахъ этихъ агентовъ, но на этомъ не останавливаются, такъ какъ высшее начальство, получивъ позже тѣ же свѣдѣнія, сгруппированныя для ихъ употребленія, требуетъ объясненій по поводу хорошихъ или плохихъ результатовъ. Затѣмъ начальство оказываетъ вліяніе на расходы, зависящіе отъ совершенно другихъ обстоятельствъ, какъ то финансовыхъ и промышленныхъ условій, существующихъ въ данный моментъ или предполагаемыхъ въ будущемъ. Результаты эксплоатаціи всякаго участка линіи за каждый мѣсяцъ, заключающіе въ себѣ всѣ расходы, находящіеся или ненаходящіеся въ вѣдѣніи инспектора, отсылаются къ участковому инспектору и другимъ служащимъ эксплоатаціи, тяги и коммерческой службы, чтобы дать имъ почувствовать ихъ отвѣтственность и вызвать съ ихъ стороны старанія получить большую перевозку, или добиться большей скорости и экономіи въ движеніи по линіи, и принять въ извѣстной долѣ участіе въ расходахъ по постояннымъ повинностямъ, въ дивидендахъ и въ предварительныхъ вычетахъ изъ доходовъ на работы по улучшенію. Очень важно, чтобы прежде всего становились извѣстными участковымъ служащимъ стати-

стическія свѣдѣнія о тѣхъ сторонахъ эксплоатаціи, въ которыхъ они могли бы проявить активную дѣятельность, имѣли бы возможность принять мѣры для устраненія нежелательныхъ обстоятельствъ, указываемыхъ дѣльными сравненіями: но, съ другой стороны, эти служащіе не должны забывать, что существуютъ и другія издержки, какъ налоги и проценты, которые не засчитываются въ расходы, и что цѣлью предпріятія является полученіе и распредѣленіе дивиденда.

Отдѣльныя вѣдомости расходовъ по службамъ товарной, пассажирской и багажной на большихъ станціяхъ составляются также и разсылаются для критической оцѣнки различнымъ чиновникамъ, чтобы опредѣлить, почему подобные расходы выше или ниже на одной станціи, чѣмъ на другой. На нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ важнѣйшія свѣдѣнія, касающіяся расходовъ воспроизводятся также въ графической формѣ, дополняющей цифры для облегченія пониманія и запоминанія фактовъ. На нѣкоторыхъ линіяхъ въ составъ начальствующихъ лицъ входятъ лица, обязанныя контролировать разнаго рода расходы по эксплоатаціи, изслѣдовать результаты, достигнутые въ мастерскихъ, причемъ они обязаны лично или путемъ совѣщанія убѣдиться, почему не могутъ быть достигнуты лучшіе результаты и на ихъ же обязанности лежитъ вызвать полезное соревнованіе между различными служащими разныхъ участковъ для достиженія лучшихъ результатовъ. Я этимъ не хочу сказать, что всѣ желѣзныя дороги составляютъ и пользуются подобными свѣдѣніями, и что американскіе желѣзнодорожные служащіе проводятъ большую часть времени за статистической работой или имѣютъ къ ней большее пристрастіе, чѣмъ служащіе другихъ странъ, но, лишь то, что такъ какъ статистика ему полезна, то онъ ее изучаетъ. Постоянное и личное знакомство со службою, при содѣйствіи опытнаго личнаго состава, даетъ ему возможность быстро разобрать все то, что указываетъ на потерю въ перевозкѣ или на чрезвычайные расходы. Въ крупномъ механизмѣ, однимъ изъ органовъ котораго онъ является, ему приходится извлекать пользу при помощи статистики и улучшать положеніе немедленно и непосредственно мѣрами, которыя являются результатомъ сдѣланныхъ имъ изслѣдованій, или, если это невозможно, то онъ обязанъ объяснить начальнику причины своего бездѣйствія и воспользоваться болѣе обширнымъ опытомъ этого послѣдняго, который въ то же время увѣдомитъ и другихъ подчиненныхъ.

Я обойду молчаніемъ большое количество докладовъ, касающихся ежедневной дѣятельности эксплоатаціи: они всѣ составляются общимъ образомъ и относятся къ различнымъ частямъ желѣзной дороги: шпалы, рельсы, подвижной составъ, запасы, мастерскія, сигналы и семафоры, если они относятся къ спеціальнымъ изученіямъ, по мѣрѣ того, какъ появляются новые запросы. Безъ сомнѣнія, подобные документы нужны въ каждой странѣ.

Необходимо, чтобы статистическія и другія свѣдѣнія, доставляемыя служащими, начальниками станцій и агентами каждаго участка, были такъ составлены, чтобы при дополненіи ихъ постоянными повинностями и другими обязательными платежами и уплаченными дивидендами, начальники отчетности и контроля могли составлять ежемѣсячные и ежегодные отчеты акціонерамъ, Національному Правительству и Штатамъ: вышеуказанныя статистическія свѣдѣнія должны входить въ составъ этихъ отчетовъ.

Заключеніе.

Совершенно безполезно подчеркивать здѣсь необходимость и преимущества однообразнаго способа веденія отчетности и статистики: этотъ вопросъ рѣшенъ окончательно въ Сѣверной Америкѣ, гдѣ желѣзныя дороги заняты лишь разрѣшеніемъ нѣкоторыхъ спорныхъ вопросовъ касающихся установленныхъ отчетовъ, преслѣдующихъ цѣль создать систему, вполнѣ примѣнимую къ большимъ и малымъ сѣтямъ и къ обществамъ, обязаннымъ соблюдать спеціальныя условія концессій, поставленныя имъ нѣкоторыми провинціями и Штатами. Если подобный успѣхъ былъ достигнутъ, то произошло это не только вслѣдствіе особеннаго превосходства, присущаго американскому способу управленія желѣзными дорогами, а скорѣе подъ вліяніемъ необходимости развитія и нуждъ управленія, о которыхъ я уже говорилъ и которыя одержали верхъ надъ всѣми личными преимуществами.

Опыты американскихъ желѣзныхъ дорогъ не оставляетъ никакого сомнѣнія въ благодѣтельныхъ результатахъ, которые могутъ быть достигнуты правильно и точно составленными статистическими свѣдѣніями въ рукахъ лицъ, управляющихъ и эксплоатирующихъ различныя сѣти. Тарифы уменьшились; расходы по эксплоатаціи, налоги и другія постоянныя повинности увеличились и тѣмъ не менѣе растущая перевозка была лучше обезпечена съ экономической точки зрѣнія, такъ какъ служащіе по эксплоатаціи, по тягѣ и коммерческой службѣ имѣли передъ глазами подробную статистику, которая могла постоянно служить руководящей нитью и предостереженіемъ, и такъ какъ въ ихъ распоряженіи эти разнообразныя свѣдѣнія поступали очень скоро послѣ окончанія соотвѣтствующей перевозки или послѣ совершенія расхода. Способы противодѣйствія росту расходовъ состояли въ пользованіи большими вагонами, въ болѣе полной нагрузкѣ поѣздовъ, въ постройкѣ вагоновъ изъ болѣе крѣпкаго матеріала, въ болѣе обширныхъ сортировочныхъ станціяхъ, въ обширныхъ удобно расположенныхъ помѣщеніяхъ, въ употребленіи большей части остатковъ дохода на улучшенія профиля, плана и построекъ пути, что имѣло послѣдствіемъ уменьшеніе расходовъ по первоначальному устройству и сдѣлало дивиденды болѣе устойчивыми, отлагая всѣ добавленія до момента, когда они станутъ необходимыми, вслѣдствіе дурного состоянія желѣзной дороги и ея подвижного состава.

Упоминая объ этихъ фактахъ, я не имѣю въ виду превозносить превосходство американской системы, мнѣ хорошо извѣстны успѣхи желѣзнодорожной отчетности и статистики въ другихъ странахъ, у которыхъ мы можемъ еще выучиться многому.

Благодаря сліяніямъ и поглощеніямъ желѣзныя дороги Сѣверной Америки развились въ громадныя сѣти, въ которыя входятъ тысячи миль главнаго пути, и поэтому ими невозможно успѣшно управлять безъ правильно и понятно составленныхъ отчетовъ и статистики о сдѣланномъ пробѣгѣ, о количествѣ и природѣ перевозки, о доходахъ, расходахъ и прибыли, дополненныхъ сравненіями съ предыдущими періодами, чтобы содѣйствовать прогрессу управленія и возбудить чувство отвѣтственности у всѣхъ служащихъ отъ малаго до великаго. Въ Америкѣ менѣе свободнаго времени и не болѣе денегъ, которыя можно было бы потратить на статистику, если она не безполезна, чѣмъ въ другихъ странахъ міра.

а) Вообще я считаю, и мое мнѣніе подкрѣпляется прилагаемой здѣсь вѣдомостью, что никакая спеціальная статистика не можетъ дать всѣ необходимыя свѣдѣнія, если она не пополняется и не исправляется при помощи другихъ данныхъ. Всѣ составляемыя статистическія свѣдѣнія должны оправдать свою полезность, въ противномъ случаѣ ихъ слѣдуетъ оставить. Врядъ-ли найдутся двое служащихъ, которые извлекали бы одинаковую же пользу изъ одной и той же статистической таблицы, въ силу ли ихъ личныхъ особенностей или предыдущаго служебнаго опыта или вліянія на ихъ способъ обращенія съ цифрами перевозки или особенныхъ условій ихъ участковъ, слишкомъ отличающихся другъ отъ друга.

б) Каковъ бы ни былъ способъ составленія статистическихъ свѣдѣній, необходимо: 1° личное знакомство съ линіей, съ перевозкою, съ условіями и способами эксплоатаціи, чтобы они могли служить руководящей нитью и оживить чувство отвѣтственности, которое можетъ дать хорошіе результаты и 2° нужны ловкіе, преданные и опытные агенты. Въ настоящее время для достиженія этой цѣли, необходимо внушить чувство отвѣтственности и освѣдомить начальниковъ участковъ пути, начальниковъ станцій, маневровъ, службы поѣздовъ и всѣхъ другихъ высшихъ служащихъ о расходахъ и сравнительныхъ результатахъ эксплоатаціи, необходимо дать имъ точныя свѣдѣнія о стоимости задѣльныхъ работъ и матеріаловъ, которые входятъ въ ихъ службу и постепенно стараться привлечь ихъ къ участію въ улучшеніи результатовъ эксплоатаціи путемъ устраненія разорительной траты матеріаловъ, времени и усилій. Это поле и теперь еще обширно и плодородно и поставленные на карту расходы слишкомъ велики, чтобы ими можно было пренебрегать.

в) Необходимо, чтобы статистическія свѣдѣнія поступали къ служащимъ по эксплоатаціи, коммерческой службы и общаго управленія достаточно своевременно, иначе они теряютъ свою цѣнность и годятся только для справокъ. Это условіе можетъ быть исполнено лишь при удвоеніи личнаго состава, и лишь при правильной работѣ соотвѣтствующихъ служащихъ эксплоатаціи, тяги и контроля.

г) Каждый служащій по эксплоатаціи, тягѣ и коммерческой службѣ долженъ имѣть одну или двѣ ежедневныя статистическія вѣдомости, вкратцѣ повторяемыя понедѣльно и помѣсячно въ періоды, установленные сообща со служащими контроля, смотря по характеру участка (т. е. получаетъ ли данный участокъ перевозку изъ другихъ участковъ, или онъ находится въ области, конкурирующей съ мѣстомъ отправленія перевозки, или онъ имѣетъ какія-либо другія особенности), чтобы всегда находиться въ курсѣ того, что совершается на его участкѣ, въ отношеніи поступленій и расходовъ. Чѣмъ бѣднѣе желѣзная дорога, тѣмъ нужнѣе подобныя свѣдѣнія и тѣмъ важнѣе сотрудничество различныхъ службъ (тяги и эксплоатаціи, коммерческой службы, отчетности). Когда составляются еженедѣльныя или ежемѣсячныя статистическія вѣдомости для какого-нибудь участка, то приходится дѣлать различіе между свѣдѣніями, на которыя можетъ оказывать вліяніе своей дѣятельностью служащій по эксплоатаціи и на которыя онъ можетъ вліять лишь отчасти и установить ясное сравненіе обѣихъ категорій данныхъ сравнительно соотвѣтствующимъ мѣсяцамъ и періодамъ предыдущаго года. Необходимо, чтобы съ помощью ежемѣсячныхъ отчетовъ доходовъ и расходовъ

участка, участковые начальники знали размѣръ постоянныхъ повинностей и другихъ обязательствъ общества, кромѣ расходовъ по эксплоатаціи и содержанію, которыя падаютъ на доходъ участка. Такимъ образомъ, чувство отвѣтственности за поступленіе доходовъ становиться болѣе сильнымъ, что содѣйствуетъ улучшенію результатовъ эксплоатаціи, и кругозоръ служащихъ расширяется.

д) Необходимо, чтобы вездѣ соблюдалась однообразная точная группировка съ тѣмъ, чтобы статистическія данныя всегда имѣли одинаковое значеніе и допускали сравненіе съ тѣми же рубриками предыдущихъ соотвѣтственныхъ періодовъ той же желѣзной дороги или того же участка, и не требуется, чтобы сравненіе распространялось и на другую желѣзную дорогу.

е) Необходимо, чтобы доходы и расходы желѣзной дороги въ тѣсномъ смыслѣ были тщательно отдѣлены отъ всѣхъ другихъ предпріятій, которыя общество ведетъ или въ которыхъ оно заинтересовано.

ж) Ни въ какой системѣ отчетности желаніе желѣзнодорожныхъ служащихъ или правительства сократить нѣкоторыя спеціальныя свѣдѣнія не должно вести къ произвольнымъ рѣшеніямъ, сохраняющимъ, какъ расходъ по эксплоатаціи, лишь расходы по содержанію, и занося всѣ другіе расходы въ отчеты по первоначальному устройству. Въ интересахъ публики и желѣзныхъ дорогъ необходимо, чтобы отчетъ по первоначальному устройству былъ ограниченъ на сколько возможно и чтобы достаточная часть расходовъ заносилась въ расходы по эксплоатаціи, такъ какъ всѣ служащіе по тягѣ и эксплоатаціи стремятся, конечно, сократить расходы, а не увеличить, и доказать этимъ свои служебныя способности. Расходы, которые не входятъ въ обыкновенные расходы по содержанію, могутъ находиться въ отчетахъ, не нарушая ихъ однообразія. Стремясь къ однообразію отчетовъ, слѣдуетъ ограничиться основными вопросами, а не касаться подробностей, такъ какъ не слѣдуетъ забывать, что каждая желѣзная дорога имѣетъ свои особыя задачи, и попытка помѣстить всѣ желѣзныя дороги въ одинаковыя формы отчетности окажется рано или поздно неудачною въ ущербъ тому, кому принадлежитъ подобная инициатива, невыгодной для общества и послужитъ препятствіемъ для индивидуальной или коллективной инициативы.

з) Хотя американская система отчетности и статистики не является совершенствомъ, но все же, насколько мнѣ извѣстно, лучшей нѣтъ. Она не только признана выгодной для желѣзныхъ дорогъ, но даетъ возможность помѣщать капиталы въ желѣзнодорожныя бумаги благодаря полной освѣдомленности о матеріальномъ и финансовомъ положеніи обществъ.

Желѣзныя дороги и ихъ служба перевозки считаются публичными учрежденіями, такъ какъ правительство предоставляетъ имъ право принудительнаго отчужденія при уплатѣ стоимости участковъ, и такъ какъ государство принуждено довѣрять имъ свою перевозку. Что касается права принудительнаго отчужденія, то желѣзныя дороги пользуются имъ лишь въ крайнихъ случаяхъ, исчерпавъ всѣ способы покончить дѣло миромъ, такъ какъ жюри и комиссары назначаютъ громадныя суммы сравнительно съ дѣйствительною стоимостью участковъ; но хотя желѣзныя дороги являются частной собственностью, все же имъ даны подобныя правомочія, такъ какъ участки должны быть использованы въ общественныхъ интересахъ. Дѣйствительныя причины, въ силу которыхъ желѣзныя дороги являются учрежденіями общественнаго

порядка, слѣдующія: 1° онѣ обогащаютъ владѣльцевъ земельныхъ участковъ, которые онѣ принуждены покупать; 2° онѣ являются источникомъ богатствъ для государства, мѣстныхъ союзовъ и страны, такъ какъ, пересѣкая ихъ, желѣзныя дороги развиваютъ естественныя богатства, промышленность и земледѣліе, перевозя быстро и дешево ихъ продукты на самые выгодные рынки; 3° онѣ увеличиваютъ государственный доходъ, уплачивая громадные налоги; 4° онѣ постоянно расширяютъ и улучшаютъ свои средства дѣятельности; 5° онѣ предшествуютъ поселенцамъ, а не слѣдуютъ за ними, способствуя увеличенію народонаселенія, увеличивая и обслуживая нужды общества и облегчая ему возможность запасаться всѣми предметами необходимости и роскоши; 6° онѣ даютъ возможность помѣстить вѣрно національныя и иностранныя сбереженія и доставляютъ постоянный заработокъ всѣмъ классамъ рабочихъ, служащихъ и инженеровъ; 7° онѣ открываютъ широкій и постоянный сбытъ всякаго рода матеріаламъ, запасамъ, потребляемымъ въ большихъ размѣрахъ.

Ихъ постоянство обезпечиваетъ процвѣтаніе общества и, если другія промышленныя предпріятія могутъ появиться и исчезнуть безъ продолжительнаго и общаго ущерба, то все общество пострадаетъ отъ остановки или недостаточности службы перевозки.

Было бы лишнимъ утверждать, что мы живемъ въ новую эпоху прогресса, въ которой условія жизни значительно улучшились, причемъ желѣзныя дороги и другіе способы перевозки не мало способствовали распространенію этихъ новыхъ матеріальныхъ и духовныхъ условій жизни по всему свѣту. Онѣ служатъ средствомъ передачи спроса и предложенія всѣхъ странъ, опрокидывая преграды, построенныя расовыми предразсудками и провинціализмомъ, въ особенности въ странѣ съ большими естественными богатствами и съ многочисленнымъ населеніемъ, какъ въ Сѣверной Америкѣ, и ничто не можетъ дѣйствовать постояннымъ образомъ на существованіе желѣзныхъ дорогъ, на ихъ службу и на взимаемые ими сборы, не отражаясь въ то же время на благосостояніи страны, земледѣльческіе, минеральные, лѣсные и промышленные продукты которой онѣ перевозятъ, и на благосостояніи жителей, вложившихъ свои капиталы въ желѣзнодорожныя предпріятія.

Всѣ эти сооруженія привели повсюду къ требованію однообразія въ организаціи желѣзныхъ дорогъ, къ изслѣдованію ихъ техническихъ и финансовыхъ результатовъ, а также къ употребленію формулъ для показанія этихъ результатовъ безупречнымъ и точнымъ способомъ. Однообразіе отчетности и статистики не позволитъ никогда дѣйствительнаго и окончательнаго сравненія одной желѣзной дороги съ другой безъ полнаго знакомства со всѣми фактами и условіями ихъ; также среднія статистическія данныя никогда не будутъ вѣрнымъ основаніемъ для установленія тарифовъ, хотя въ эпоху сильной конкуренціи эти цифры и служили руководящей нитью при тарифныхъ исчисленіяхъ и даже теперь правильно составляемыя въ теченіе извѣстнаго количества лѣтъ онѣ могутъ имѣть громадное значеніе. Было бы тѣмъ не менѣе крайне важно для личнаго состава желѣзныхъ дорогъ, для тѣхъ, кто довѣрилъ имъ свой капиталъ, а также для правительства, разрѣшившаго ихъ постройку, чтобы однообразная система отчетности и, въ особенности, однообразная статистика эксплоатаціи, насколько это вообще

возможно, были бы приняты международнымъ желѣзнодорожнымъ конгрессомъ. Съ этой цѣлью и не скрывая отъ себя всѣхъ затрудненій, ожидающихъ окончательнаго рѣшенія, я почтительно обращаю вниманіе на краткую группировку расходовъ по эксплоатаціи, помѣщенную въ приложеніи В, которою пользуются въ Сѣв. Америкѣ многія желѣзныя дороги. Надо обратить вниманіе на то, что, если въ эту группировку входитъ 5 общихъ отчетовъ, то они предусматриваютъ лишь 44 спеціальныхъ отчета, вмѣсто 116,— большихъ сѣтей. Конгрессъ отнынѣ обладаетъ достаточнымъ опытомъ, чтобы узнать, что однообразная группировка расходовъ по эксплоатаціи въ порядкѣ вещей и что она можетъ постепенно быть введена при содѣйствіи другихъ странъ и что самую большую выгоду отъ опубликованія цифръ будутъ имѣть сами желѣзныя дороги, такъ какъ оно явится доказательствомъ искусной эксплоатаціи и хорошаго управленія.

— ——

Приложеніе А.

Таблица 1.

Историческій обзоръ.

1. Точное названіе общества.
2. Время учрежденія (число, мѣсяцъ, годъ).
3. При дѣйствіи какихъ законовъ и какого правительства, штата или территоріи общество было учреждено? Если такихъ законовъ было нѣсколько, то необходимо упомянуть ихъ всѣ. Желательно знать каждый законъ и всѣ дополненія къ нему.
4. Если общество образовалось отъ сліянія, то слѣдуетъ указать общества, изъ которыхъ оно образовалось, перечисливъ всѣ акты концессій и всѣ послѣдующія измѣненія ихъ.
5. Время и разрѣшеніе каждаго сліянія.
6. Если общество было вновь возстановлено, слѣдуетъ указать названіе первоначальнаго общества и законы, при дѣйствіи которыхъ оно было учреждено.

Таблица 2.

Правленіе.

Фамиліи.	Почтовый адресъ.	Время окончанія полномочій.

Главные служащіе.

НАЗВАНІЕ ДОЛЖНОСТИ.	Фамиліи.	Оффиціальный адресъ.
Предсѣдатель Совѣта Управленія		
Предсѣдатель Общества		
Первый Вице-Предсѣдатель		
Второй Вице-Предсѣдатель		
Третій Вице-Предсѣдатель		
Секретарь		
Казначей		
Начальникъ юрисконсультской части		
Атторней или главный совѣтникъ		
Начальникъ бухгалтеріи		
Помощникъ начальника бухгалтеріи		
Начальникъ контроля		
Директоръ		
Помощникъ директора		
Главный инженеръ пути		
Главный инспекторъ		
Начальникъ коммерческой службы		
Генеральный агентъ товарной службы		
Генеральный агентъ пассаж. службы		
Генеральный агентъ службы билетовъ		
Управляющій поземельными имуществами		

Служащіе, которымъ должна быть адресована вся корреспонденція, касающаяся этого отчета.

Фамиліи.	Названіе должности.	Адресъ.

Таблица 3.

Транспортныя общества, находящіяся подъ контролемъ желѣзнодорожнаго общества.

НАЗВАНІЕ.	КОНТРОЛЬ.					
	Единичный или сообща.	Какъ онъ былъ установленъ.	Объемъ.	Посредственный или непосредственный.	Если контроль былъ посредственный, то названіе посредника.	Другія заинтересованныя лица въ общемъ контролѣ.
Эксплоатирующія общества . . .						

Таблица 4.

Транспортныя общества, находящіяся подъ контролемъ желѣзнодорожнаго общества.

НАЗВАНІЕ.	КОНТРОЛЬ.					
	Единичный или сообща.	Какъ онъ былъ установленъ.	Объемъ.	Посредственный или непосредственный.	Если контроль былъ посредственный, то названіе посредника.	Другія заинтересованныя лица въ общемъ контролѣ.
Неэксплоатирующія общества . .						

Таблица 5.

Организація общества.

1. Время послѣдняго собранія акціонеровъ для выбора правленія.
2. Время закрытія реестра акціонеровъ до окончанія года, для котораго этотъ докладъ составляется.
3. Общее количество акціонеровъ къ этому сроку.
4. Даетъ ли каждая акція право голоса?
   Или какъ организовано право голосованія?
5. Связано ли право голосованія съ выпускомъ какихъ-либо бумагъ?
   Въ утвердительномъ случаѣ, желательно знать характеръ этихъ правъ.
6. Связаны ли какія-нибудь спеціальныя привиллегіи при выборѣ правленія съ какимъ-либо выпускомъ бумагъ?
   Въ утвердительномъ случаѣ, желательно знать характеръ этихъ правъ.
7. Имѣли ли другое или другія общества, транспортныя и другія, права контроля надъ даннымъ обществомъ къ 30 іюня 1909 г.
   Въ утвердительномъ случаѣ желательно знать:
   а) Форма контроля, единичная ли или общая.
   б) Названіе общества или обществъ, осуществляющихъ это право.
   в) Способъ установленія этого контроля.
   г) Объемъ контроля.
   д) Является ли контроль посредственнымъ или непосредственнымъ.
   е) Если контроль посредственный, то названіе посредника, черезъ котораго онъ осуществляется.
8. Былъ ли осуществленъ контроль надъ обществомъ къ 30 іюня 1909 г. однимъ лицомъ, союзомъ или какимъ-нибудь обществомъ, дѣйствующимъ въ качествѣ уполномоченнаго.
   Въ послѣднемъ случаѣ желательно знать имена уполномоченныхъ и тѣхъ, въ интересахъ кого даны эти полномочія.

Таблица 6.

Эксплоатируемыя линіи.

Названія всѣхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, эксплоатація которыхъ входитъ въ данный отчетъ.

Просьба придерживаться при указаніи различныхъ линій слѣдующей группировки и порядка.

1. Линіи, принадлежащія обществу:
   А. Большія линіи.
   Б. Вѣтви.
2. Линіи, эксплоатируемыя обществомъ, но принадлежащія другому обществу, причемъ право контроля пріобрѣтается покупкою акцій.
3. Линіи, эксплоатируемыя по договору за опредѣленную плату.
4. Линіи, эксплоатируемыя по договору или на другихъ условіяхъ, причемъ плата зависитъ отъ доходовъ и другихъ условій.
5. Линіи, эксплоатируемыя по праву движенія:

НАЗВАНІЕ.	Конечные пункты.		Мили линій для каждой упомянутой желѣзной дороги.	Мили линій для каждой группы упомянутыхъ желѣзныхъ дорогъ.
	Отъ:	До:		

Таблица 7.

Линіи: 1. Находящіяся въ общемъ владѣніи.—2. Арендованныя сообща.

НАЗВАНІЕ.	Конечные пункты.		Мили линій для каждой упомянутой желѣзной дороги.	Мили линій для каждой группы упомянутыхъ желѣзныхъ дорогъ.
	Отъ:	До:		

Таблица 8.

Вспомогательныя службы и разныя предпріятія.

А. Вспомогательныя службы.

НАЗВАНІЕ.	Родъ предпріятія.	Юридическое положеніе (собственность, по договору и проч.).	Штатъ или территорія.

Б. Разныя предпріятія.

НАЗВАНІЕ.	Родъ предпріятія.	Юридическое положеніе (собственность, по договору и проч.).	Штатъ или территорія.

Примѣчаніе: Свѣдѣнія, даваемыя въ вышеупомянутой таблицѣ и тѣ, которыя относятся къ желѣзнымъ дорогамъ, принадлежащимъ обществу, должны охватить всѣ предпріятія, въ которыя вложенъ капиталъ общества.

А. Вспомогательныя службы.

Необходимо вносить въ эту таблицу всѣ предпріятія, эксплоатируемыя обществомъ, какъ „Вспомогательныя службы“ и для которыхъ составляются особые отчеты доходовъ и расходовъ. Таблица 33 даетъ краткій обзоръ этихъ отчетовъ.

Б. Разныя предпріятія.

Необходимо вносить въ эту таблицу всѣ правительственныя концессіи на земельные участки, а также эксплоатацію каменнаго угля, лѣса и др., которыя не входятъ въ понятіе жел. дор. принадлежащей обществу, и въ понятіе „Вспомогательной службы“. Доходы, расходы и налоги, относящіеся къ этимъ предпріятіямъ будутъ вкратцѣ даны въ табл. 33.

Таблица 9.

Желѣзныя дороги, пріобрѣтенныя обществомъ для эксплоатаціи въ силу договора или другого соглашенія.

НАЗВАНІЕ ОБЩЕСТВА СОБСТВЕННИКА.	Мили пути.	Договоръ или соглашеніе.		
		Срокъ.	Срокъ вступленія въ силу.	Краткій обзоръ условій.

Желѣзныя дороги, уступленныя другому перевозочному предпріятію для эксплоатаціи въ силу договора или другихъ соглашеній.

НАЗВАНІЕ ЭКСПЛОАТИРУЮЩАГО ОБЩЕСТВА.	Конечные пункты.		Мили пути.	Договоръ или соглашеніе.	
	Отъ:	До:		Срокъ вступленія въ силу.	Краткій обзоръ условій.

Таблица 10.

Акціонерный капиталъ.

НАЗВАНІЕ.	Количество акцій, разрѣшенныхъ къ выпуску.	Нарицательная цѣна одной акціи.	Нарицательная цѣнность всего разрѣшеннаго количества акцій.	Нарицательная цѣнность всѣхъ акцій.	Общая нарицательная цѣнность всѣхъ акцій, принадлежащихъ обществу.		Общая нарицательная цѣнность акцій, не принадлежащихъ обществу.	Дивиденды, объявленные въ теченіе года.	
					Находящіяся въ свободномъ распоряженіи.	Въ амортизаціонныхъ кассахъ или въ другихъ.		Ставка.	Сумма.
Акціонерный капиталъ:									
Обыкновенныя акціи									
Привилегированныя акціи . . .									
Всего . . .									

УСЛОВІЯ ВЫПУСКА.		Количество акцій, выпущенныхъ за годъ.	Суммы, полученныя отъ выпуска за годъ.	Общее число акцій въ обращеніи.	Общая вырученная сумма наличности.	*Замѣчанія.*
Выпускъ за наличныя	обыкновенныя					
	привилегированныя .					
Выпускъ для образованія новой собственности . . .	обыкновенныя . . .					
	привилегированныя .					
Выпускъ для расширеній и улучшеній	обыкновенныя					
	привилегированныя .					
Выпускъ для покупки новыхъ жел. дор. и др. предпріятій	обыкновенныя					
	привилегированныя					
Выпускъ для пріобрѣтенія цѣнныхъ бумагъ	обыкновенныя					
	привилегированныя					
Выпускъ для возстановленія вновь общества	обыкновенныя					
	привилегированныя .					

Таблица 11.

Облигаціонный долгъ.

РОДЪ БУМАГЪ ИЛИ ОБЛИГАЦІЙ.	Сроки.		Общая нарицательная цѣнность разрѣшенныхъ облигацій.	Общая нарицательная цѣнность облигацій, находящихся въ обращеніи.	Общая нарицательная цѣнность облигацій, принадлежащихъ обществу.		Общая нарицательная цѣнность облигацій, непринадлежащихъ обществу.	Интересъ.			
	Время выпуска.	Время погашенія.			Находящіяся въ свободномъ распоряженіи.	Въ амортизаціонныхъ кассахъ и въ другихъ фондахъ.		Размѣръ процента.	Сроки платежей.	Купоны, которымъ наступилъ срокъ въ теченіе года.	Купоны, по которымъ совершена уплата въ теченіе года.
Ипотечныя бумаги											
Постороннія бумаги											
Бумаги, облигаціи и обыкновенные счета											
Облигаціи казначейства											
Разныя облигація . .											

Таблица 12.

Облигаціонный долгъ. *(Продолженіе).*

Облигаціи, выпущенныя въ видѣ гарантіи при покупкѣ матеріала.

А. Общая вѣдомость.

СЕРІИ ИЛИ ДРУГІЯ НАЗВАНІЯ.	Время выпуска.	Срокъ погашенія.	Число сроковъ платежей.	Пріобрѣтенный матеріалъ.	Замѣчанія.

Б. Счетная вѣдомость.

СЕРІИ ИЛИ ДРУГІЯ НАЗВАНІЯ.	Суммы, уплаченныя наличными деньгами за поставку матеріала.	Отсроченные платежи.				Интересъ.		
		Проценты.		Капиталъ.		По которымъ срокъ наступилъ въ теченіе года.	Уплаченный въ теченіе года.	Размѣръ процента.
		Первоначальная сумма.	Недоимка.	Первоначальная сумма.	Сумма въ недоимкѣ.			

Таблица 13.

Краткій обзоръ облигаціонныхъ долговъ.

НАЗВАНІЕ ДОЛГОВЪ.	Общая нарицательная цѣнность облигацій въ обращеніи.	Общая нарицательная цѣнность облигацій, принадлежащихъ обществу.		Общая нарицательная цѣнность облигацій, непринадлежащихъ обществу.	Проценты.	
		Находящіяся въ свободномъ распоряженіи.	Въ амортизаціонныхъ кассахъ и въ др. фондахъ.		Покоторымъ срокамъ наступили въ теченіе года.	Уплаченные въ теченіе года.
Ипотечныя бумаги						
Другія бумаги						
Бумаги, облигаціи и обыкновенные счета						
Облигаціи казначейства						
Разныя облигаціи						
Облигаціи, въ видѣ гарантіи матеріала						
Итого						

ЦѢЛЬ ВЫПУСКА.	Общая нарицательная цѣнность облигацій, выпущенныхъ въ теченіе года.	Вырученныя за выпуски въ теченіе года суммы.	Общая нарицательная цѣнность облигацій, находящихся въ обращеніи.	Общая вырученная сумма.	*Замѣчанія.*
Для фонда подвижного состава					
Для пріобрѣтенія новой собственности					
Для расширенія и улучшенія					
Для покупки жел. дорогъ и другихъ предпріятій					
Для покупки цѣнныхъ бумагъ					
Для погашенія выпущенныхъ бумагъ					
Для возстановленія вновь общества					

Таблица 14.

Обзоръ отчета по капиталу.

ОТЧЕТЪ.	Общая парицательная цѣнность бумагъ въ обращеніи.	Употребленіе.		На милю линіи.		*Замѣчанія.*
		Жел. дороги.	Другія предпріятія.	Длина.	Сумма.	
Акціонерный капиталъ (табл. 10)						
Облигаціонный долгъ (табл. 13)						
Всего						

Свидѣтельства „Receiver“ (Секвестръ).

ВРЕМЯ ВЫПУСКА.	Сумма выпуска.	Въ недоимкѣ.	Капиталъ.		Проценты.		
			Сумма, уплоченная за годъ.	Сумма, консолидированная или израсходованная иначе.	По которымъ срокъ наступилъ въ теченіе года.	Уплаченные въ теченіе года.	Размѣръ процента.

Активъ и пассивъ.

Наличныя деньги и свободный активъ для уплаты текучихъ долговъ.		Пассивъ къ 30 іюня 1909 г.	
Въ кассѣ		Свидѣтельства „Receiver“	
Ожидаемыя суммы		Займы и деньги къ уплатѣ	
Суммы, которыя должны поступить отъ начальниковъ станцій		Бумаги и счеты	
Суммы, которыя должны поступить отъ обществъ и частныхъ лицъ		Заработная плата и жалованіе	
Сальдо въ долгу за другими обществами . . .		Сальдо, должное другимъ обществамъ . . .	
		Дивиденды, невостребованные	
Другія части актива въ наличныхъ деньгахъ (не включая „матеріалы и запасы“) [1] . .		Купоны, срокъ которымъ наступилъ (включая 1-го іюля)	
		Наемная плата, должная къ 1 іюля	
		Разныя суммы	
Итого: Наличности и актива		Всего пассива . . .	
Балансъ: Пассивъ . . .		Балансъ въ пользу актива . . .	
Всего . .		Всего . . .	

[1]) Матеріалы и запасы въ магазинахъ . . . . . *(Смотри общій балансъ, табл. 41).*

Таблица 15.

Гарантіи облигаціоннаго долга.

КАТЕГОРІИ БИЛЕТОВЪ и ОБЛИГАЦІЙ.	Линіи, служащія ипотечнымъ обезпеченіемъ.			Сумма ипотеки на милю линіи.	Подвижной составъ, доходы, бумаги, и всякая другая заложенная собственность.
	Отъ:	До:	Милн.		

Таблица 16.

Расходы на добавленія и улучшенія.

Всѣ расходы на улучшенія и добавленія должны быть внесены: а) въ отчетъ по первоначальному устройству или б) въ спеціальные фонды, позаимствованныя изъ доходовъ, или в) въ текущіе доходы, но одни и тѣ же расходы не должны быть показаны болѣе, чѣмъ въ одномъ отчетѣ. Что касается взносовъ на добавленія и улучшенія то надо замѣтить: 1. Если они входятъ въ графу озаглавленную „Взносы въ счетъ по первоначальному устройству", то они должны быть еще внесены и въ графу, „Общій расходъ къ 30 іюня 1909 г." табл. 17 и 18. 2. Если они входятъ въ графу „Зачеты въ спеціальные фонды", то въ нее должны входить лишь расходы, внесенные въ фонды и предварительно вычтенные изъ текущихъ доходовъ или остатковъ. Необходимо отмѣтить, что зачеты изъ „фонда возобновленія" не входятъ въ эту графу. 3. Если они входятъ въ графу „Зачеты изъ доходовъ", то итогъ долженъ быть внесенъ въ отчетъ доходовъ, табл. 20 въ графу „Дополненія и улучшенія, внесенныя въ доходъ".

ОТЧЕТЫ.	Расходы за годъ.			ВСЕГО.
	Внесенные въ отчетъ по первоначальному устройству.	Внесенные въ спеціальные фонды.	Внесенные въ доходы.	
1. Земельные участки пути и станціи				
2. Долины				
3. Расширеніе рвовъ и насыпей				
4. Навѣсы надъ платформами				
5. Измѣненіе профиля и плана пути				
6. Улучшеніе туннелей				
7. Мосты и мостики				
8. Укрѣпленіе рельсъ				
9. Баллажъ				
10. Новые пути сообщенія				

Продолженіе.

Расходы на добавленія и улучшенія.

ОТЧЕТЪ.	Расходы за годъ.			ВСЕГО.
	Внесенные въ отчетъ по первоначальному устройству.	Внесенные въ спеціальные фонды.	Внесенные въ доходы.	
11. Станціонные пути				
12. Станціонные узловые пути				
13. Огражденія пути				
14. Улучшеніе верхнихъ и подземныхъ переходовъ				
15. Подъемъ пути, уничтоженіе переходовъ вровень съ линіей и проч.				
16. Семафорные аппараты				
17. Аппараты системы блоковъ и другіе аппараты сигнализаціи				
18. Телеграфныя и телефонныя линіи				
19. Станціонныя постройки и службы				
20. Мастерскія, паровозныя депо и поворотные круги				
21. Матеріалы и инструменты мастерскихъ				
22. Водоснабженіе и топливо				
23. Зерновые элеваторы и магазины				
24. Доки и верфи				
25. Электрическія станціи				
26. Передача электрической энергіи				
27. Газопроводы				
28. Огражденія отъ снѣга и песку				
29. Разныя постройки				
30. Исправленіе выкупленныхъ линій				
31. Подвижной составъ				
32. Проценты и комиссія				

Таблица 17.

Расходы на расширенія и улучшенія.

Таблицы 17 и 18 имѣютъ цѣлью подробно показать: 1-я—расходы за годъ на постройку большихъ новыхъ линій и вѣтвей, такъ и расходы на расширеніе существующихъ линій; 2-я—расходы за годъ на расширеніе и улучшеніе, взятые изъ табл. 16, и сгруппированные по тому же списку отчетовъ.

Часть „доходовъ за годъ на новыя линіи и расширенія", вносимыхъ въ доходъ, должна быть зачислена въ отчетъ доходовъ табл. 16 и помѣщена въ графѣ „Разные".

Расходы на путь.

О Т Ч Е Т Ъ.	Расходы за годъ на новыя линіи и расширенія.		Расходы за годъ на расширенія и улучшенія.		Общій расходъ къ 30 іюня 1908 г.	Общій расходъ къ 30 іюня 1909 г.
	Внесенные въ отчетъ по первоначальному устройству.	Внесенные въ спеціальные фонды или въ доходы.	Внесенные въ отчетъ по первоначальному устройству.	Внесенные въ спеціальные фонды или въ доходы.		
Путь:						
1. Техническая служба						
2. Земельные участки пути и станцій						
3. Домены						
4. Исправленіе профиля						
5. Туннели						
6. Мосты и мостки						
7. Шпалы						
8. Рельсы						
9. Перекрестки и стрѣлки						
10. Укрѣпленіе пути и другіе матеріалы						
11. Балластъ						
12. Укладка и выравниваніе пути						
13. Инструменты служащихъ пути						

Расходы на путь. *(Продолженіе).*

ОТЧЕТЪ.	Расходы за годъ на новыя линіи и расширенія.		Расходы за годъ на расширенія и улучшенія.		Общій расходъ къ 30 іюня 1908 г.	Общій расходъ къ 30 іюня 1909 г.
	Внесенные въ отчетъ по первоначальному устройству.	Внесенные въ спеціальные фонды или въ доходы.	Внесенные въ отчетъ по первоначальному устройству.	Внесенные въ спеціальные фонды или въ доходы.		
14. Огражденіе пути						
15. Переѣзды и шлакаты						
16. Семафоры и другіе аппараты сигнализаціи						
17. Телеграфныя и телефонныя линіи						
18. Станціонныя постройки и службы						
19. Постройка центральной службы						
20. Мастерскія, паровозныя депо и поворотные круги						
21. Матеріалы и инструменты мастерскихъ						
22. Водоснабженіе						
23. Склады топлива						
24. Зерновые элеваторы						
25. Магазины						
26. Доки и верфи						
27. Электрическія станціи для освѣщенія						
28. Электрическія станціи для тяги						
29. Передача электрической энергіи						
30. Газовые заводы						
31. Разныя постройки						
32. Перевозка лицъ и матеріаловъ						
33. Прокатъ подвижного состава						
34. Ремонтъ						
35. Доходы и расходы эксплоатаціи во время постройки						
35½. Несчастные случаи						
36. Стоимость выкупленныхъ линій						

Таблица 18.

Расходы на тягу и подвижной составъ, общіе расходы и краткій обзоръ.

ОТЧЕТЪ.	Расходы за годъ на новыя линіи или расширенія.		Расходы за годъ на расширенія и улучшенія. (См. табл. 16).		Общій расходъ	Общій расходъ
	Внесенные въ отчетъ по первоначальному устройству.	Внесенные въ спеціальные фонды или въ доходы.	Внесенные въ отчетъ по первоначальному устройству.	Внесенные въ спеціальные фонды и въ доходы.	къ 30 іюня 1908 г.	къ 30 іюня 1909 г.
II. Тяга и подвижной составъ:						
37. Паровозы						
38. Электрическіе двигатели						
39. Пассажирскіе вагоны						
40. Товарные вагоны						
41. Подвижн. составъ службы пути						
42. Свободный подвижной составъ						
Всего						
III. Общіе расходы.						
43. Судебныя издержки						
44. Бумага и бланки						
45. Страхованіе						
46. Налоги						
47. Проценты и коммиссія						
48. Другіе расходы						
Всего						
Краткій обзоръ.						
I. Путь						
II. Подвижной составъ						
III. Общіе расходы						
Всего						
Расходы на путь на милю линіи						
Расходы на подвижн. составъ на милю линіи						
Общіе расходы на милю линіи						
Всего на милю линіи						

Таблица 19.

Отчетъ доходовъ.

Доходы отъ эксплоатаціи:	
Эксплоатація жел. дор.:	
Доходы отъ эксплоатаціи (табл. 22) . .	
Расходы по эксплоатаціи (табл. 32)	
Чистая прибыль отъ эксплоатаціи	
Чистый убытокъ по эксплоатаціи	
Вспомогательныя службы (табл. 33 А):	
Доходы	
Расходы	
Чистая прибыль.	
Чистый дефицитъ	
Общая чистая прибыль.	
Общій чистый дефицитъ .	
Налоги, срокъ уплаты которымъ наступилъ (табл. 40 А)	
Прибыль отъ эксплоатаціи.	
Убытокъ отъ эксплоатаціи.	

Данныя въ отчетѣ доходовъ должны быть взяты изъ доклада, если они тамъ упоминаются или изъ книгъ общества. Отчетъ доходовъ составляется на основаніи поступившихъ въ кассу суммъ и каждая цифра дается, какъ уже уплаченная, если возможно.

Доходы отъ эксплоатаціи. Въ этотъ отчетъ входятъ общіе доходы отъ эксплоатаціи, указанные въ табл. 22.

Расходы по эксплоатаціи. Въ этотъ отчетъ входятъ расходы по эксплоатаціи, указанные въ табл. 32.

Вспомогательные службы.—Доходы. Въ этотъ отчетъ входятъ доходы вспомогательныхъ службъ, указанные въ табл. 33.

Вспомогательные службы.—Расходы. Въ этотъ отчетъ входятъ расходы, по вспомогательнымъ службамъ, указанные въ табл. 33.

Налоги. Въ этотъ отчетъ входятъ налоги, взимаемые правительствомъ и мѣстными самоуправленіями, школьные и другіе сборы, падающіе на всякаго рода собственность, принадлежащую Обществу, или арендованную имъ, пошлины и налоги, съ которой разсматриваются и обрабатываются Обществомъ, какъ составляющіе часть его налоговъ, и упоминаются въ такомъ смыслѣ въ табл. 40 А. Въ этотъ отчетъ не входятъ налоги на „другія собственности", а также пошлины и налоги, которые правильно вносятся въ расходы по эксплоатаціи, по улучшенію и постройкѣ.

Повинности жел. дороги за операціонный годъ могутъ быть основаны на смѣтной оцѣнкѣ; если окажется разница въ этихъ исчисленіяхъ по сравненію съ дѣйствительными налогами въ различныхъ штатахъ, то придется ихъ исправить, какъ только размѣръ ихъ станетъ извѣстенъ. Этотъ счетъ долженъ быть дебитированъ ежемѣсячно двѣнадцатою долею ежегодныхъ предполагаемыхъ налоговъ и надо вести имъ текущій счетъ и кредитовать его ежемѣсячно этими взносами, дебитуруя затѣмъ его цифрой дѣйствительно уплаченныхъ налоговъ.

Отчетъ доходовъ. (*Продолженіе*).

Другіе доходы:
Арендная плата за арендованныя линіи, срокъ уплаты которой наступилъ (таб. 35) . . . .
Другія аренды—кредиты:
а) наемъ подвижного состава: Сальдо (табл. 39) . . . .
б) эксплоатація сообща (табл. 34) .
в) Разныя аренды (табл. 35) . . .
Предпріятія, эксплоатируемыя отдѣльно: прибыль (табл. 37) . . . . . .
Дивиденды, объявленные на акціи находящіяся въ портфелѣ или подъ контролемъ общества (табл. 26 и 28).
Купоны на облигаціи, находящіяся въ портфелѣ или подъ контролемъ общества, срокъ которыхъ наступилъ (табл. 26 и 28) . . . .
Проценты, по другимъ бумагамъ, займамъ и счетамъ: Разные доходы (табл. 35) . . . .
Итого другихъ доходовъ .
Сумма дохода общества къ переносу .
Сумма расхода общества къ переносу .

Арендная плата, за арендованныя земли, срокъ которой наступилъ. Въ этотъ отчетъ входятъ суммы, за аренду собственности, принадлежащей обществу или находящейся подъ его контролемъ и переданныя по договору другому обществу, какъ видно изъ табл. 35.

Наемъ подвижного состава.—Сальдо. Въ этотъ отчетъ входитъ сальдо кредитъ по найму подвижного состава (табл. 39).

Эксплоатація сообща. Въ этотъ отчетъ входитъ часть чисто наемная, включая часть налоговъ, приходящихся на долю общества въ общемъ пользованіи путей, станцій и другихъ учрежденій, которыя ему принадлежатъ, но которыми оно пользуется сообща съ другими перевозочными предпріятіями (табл. 34).

Не слѣдуетъ смѣшивать этотъ отчетъ съ отчетомъ „эксплоатація сообща", входящимъ въ группировку расходовъ по эксплоатаціи.

Разныя аренды. Въ этотъ отчетъ входятъ всѣ аренды, которыя не помѣщены спеціально въ три предыдущіе отчета. Не слѣдуетъ его смѣшивать съ отчетомъ № 18 „аренда зданій и другихъ собственностей" доходовъ эксплоатаціи (табл. 22).

Предпріятія, эксплоатируемыя отдѣльно.—Прибыль. Въ этотъ отчетъ входятъ всѣ суммы, которыя должны поступить согласно условіямъ или контрактамъ, въ силу которыхъ остатокъ, приходящійся на долю эксплоатаціи, отдѣленной отъ собственности другихъ обществъ, имѣя отдѣльное независимое существованіе, принадлежитъ цѣликомъ или частью обществу (табл. 37).

Дивиденды на акціи находящіяся въ портфелѣ или подъ контролемъ общества. Въ этотъ отчетъ входятъ дивиденды, объявленные въ теченіе года на акціи другихъ обществъ, принадлежащія обществу или находящіяся подъ его контролемъ (табл. 24 и 28).

Купоны, срокъ которымъ наступилъ, по облигаціямъ, находящимся въ портфелѣ и подъ контролемъ общества. Въ этотъ отчетъ входятъ проценты, срокъ которымъ наступилъ на облигаціи чужихъ обществъ, принадлежащія ему и которыя оно сохраняетъ въ портфелѣ, на облигаціи, положенныя въ качествѣ залога, въ качествѣ фидеикомисса или на облигаціи, контролируемыя въ силу договора или другого условія и проценты съ которыхъ принадлежатъ обществу, какъ и проценты, срокъ которымъ наступилъ на всякіе другіе обезпеченные долги. Эти данныя должны дать итогъ доходовъ съ обезпеченныхъ долговъ жел. дорогъ и другихъ, находящихся въ портфелѣ и перечисленныхъ въ табл. 26 и 28. Отчеты должны быть кредитованы срочными процентами лишь въ случаѣ, если доходъ дѣйствительно обезпеченъ завѣдомо правильными платежами, гарантіями, предварительными взносами и др. Въ противномъ случаѣ, необходимо, чтобы кредитъ этого отчета былъ основанъ на дѣйствительно уплаченныхъ процентахъ, если въ теченіе года кредитуется полученная сумма.

Проценты на другія бумаги, займы и счеты. Въ этотъ отчетъ входятъ проценты на всѣ бумаги, невошедшія въ предыдущій отчетъ, а также проценты на займы, бумаги, сальдо въ банкахъ и др. счета.

Разные доходы. Въ этотъ отчетъ входятъ всѣ другія статьи дохода, спеціально не упомянутыя въ другомъ мѣстѣ (см. табл. 35).

Такъ какъ замѣчанія относящіяся къ статьямъ табл. 20 „Вычеты изъ общей прибыли" являются противоположностью предшествующихъ, то я ихъ тутъ не повторяю.

Таблица 20.

Отчетъ доходовъ. *(Конецъ).*

Переносъ прибыли общества								
Переносъ убытка общества								
Вычеты изъ прибыли общества:								
Наемная плата за аренду другихъ линій (табл. 37)								
Другія аренды.—Дебетъ:								
а) Наемъ подвижного состава. Сальдо (табл. 37)								
б) Эксплоатація сообща (табл. 36)								
в) Разныя аренды (табл. 37) . .								
Предпріятія, эксплоатируемыя отдѣльно (табл. 37)								
Проценты по консол. долгу, срокъ которымъ наступилъ (табл. 13) .								
Другіе проценты								
Амортизаціонные фонды, внесенные въ доходы								
Другіе вычеты (табл. 37)								
Итогъ вычетовъ изъ прибыли общества:								
Чистая прибыль общества .								
Чистый убытокъ общества								
Распредѣленіе чистой прибыли.								
Объявленные дивиденды:								
а) На привилегированныя акціи (табл. 10):								
Сумма въ %								
Сумма въ %								
Сумма въ %								
Сумма въ %								
Всего . . .								

Отчетъ доходовъ. (*Конецъ*).

б) На обыкновенныя акціи (таблица 10):	
Сумма въ %	
Сумма въ %	
Сумма въ %	
Сумма въ %	
Всего . . .	
в) На другія бумаги (табл. 10):	
Всего въ %	
Расширенія и улучшенія, внесенныя въ доходъ (табл. 16) . . .	
Суммы, внесенныя въ резервъ .	
Разныя:	
Сальдо операціоннаго года, перенесенное въ счетъ прибыли и убытковъ	

Распредѣленіе чистой прибыли общества:

Объявленные дивиденды. Въ этотъ отчетъ входятъ всѣ дивиденды, объявленные на полученные доходы въ періодъ, для которыхъ составленъ отчетъ доходовъ. Общество рѣшаетъ, будутъ ли объявленные дивиденды уплачиваться изъ доходовъ или изъ остатковъ, по счету прибыли и убытковъ или изъ тѣхъ и другихъ. Суммы дивидендовъ на вышеупомянутыя акціи и дивиденды, на акціи уплачиваемыя съ остатка, указанныя въ табл. 21 должны давать сумму указаную въ табл. 10, какъ „Дивиденды, объявленные въ теченіе года".

Расширенія и улучшенія, внесенныя въ доходъ. Въ этотъ отчетъ входятъ всѣ расходы на расширенія и улучшенія, сдѣланныя въ теченіе года и внесенныя въ доходъ (см. табл. 10).

Суммы, внесенныя въ резервъ. Въ этотъ отчетъ входятъ предварительные зачеты изъ дохода на страхованіе, на пенсіонную кассу, на фондъ улучшенія или расширенія, на новыя линіи и удлиненія, чрезвычайные расходы и проч.

Расходы на эксплоатацію не вносятся въ резервъ.

Разные. Въ этотъ отчетъ подробно вносятся всѣ предварительные вычеты изъ доходовъ, никуда болѣе не заносимые.

Таблица 21.

Счетъ прибыли и убытковъ.

ДЕБЕТЪ.		КРЕДИТЪ.	
Сальдо къ 30 іюня 1908 г.		Сальдо къ 30 іюня 1908 г.	
Сальдо операціоннаго года, переносъ изъ отчета доходовъ		Сальдо операціоннаго года, переносъ изъ отчета доходовъ	
Другая собственность: убытки (табл. 33 Б) . . .		Другая собственность: прибыль (табл. 33 Б) .	
Вычеты въ теченіе операціоннаго года		Добавленія въ теченіе операціоннаго года . . .	
Дивиденды изъ остатковъ:			
а) Акціи привилегированныя (табл. 10):			
Размѣръ въ %			
Размѣръ въ %			
б) Акціи обыкновенныя (табл. 10):			
Размѣръ въ %			
Размѣръ въ %			
Другія бумаги (табл. 10):			
Размѣръ въ %			
Сальдо=кредитъ къ 30 іюня 1909 г., перенесенное въ балансъ (табл. 42)		Сальдо=дебетъ къ 30 іюня 1909 г., внесенное въ балансъ (табл. 41)	

Таблица 22.

Доходы отъ эксплоатаціи.

ОТЧЕТЪ.	Общій доходъ.	Общій вычетъ.	Общая прибыль.
I. Доходы отъ службы перевозки.			
Количество доходовъ, получаемыхъ отъ другихъ перевозочныхъ предпріятій, не вносится въ эту статью.			
1. Доходы отъ товаровъ			
2. Доходы отъ пассажировъ			
3. Доходы отъ багажа			
4. Доходы отъ вагонъ-салоновъ . . .			
5. Доходы отъ почты			
6. Доходы отъ посылокъ			
7. Доходы отъ перевозки молока (въ пассажирскихъ поѣздахъ)			
8. Другіе доходы пассажирскихъ поѣздовъ			
Всего доходовъ отъ пассажирскихъ поѣздовъ (отчеты №№ 2—8)			
9. Доходъ отъ станціонной перевозки .			
10. Доходъ отъ спеціальныхъ поѣздовъ .			
11. Доходъ отъ разной перевозки . . .			
Общій доходъ отъ перевозки (отчеты №№ 1—11)			
II. Доходы несвязанные съ службой перевозки.			
12. Привилегія на продажу на станціяхъ и въ поѣздахъ			
13. Доходы отъ посылокъ			
14. Склады запасовъ			
15. Храненіе багажа			
16. Служба вагоновъ (штрафы за опозданія)			
17. Телеграфная и телефонная служба .			
18. Наемъ помѣщеній и другая собственность			
19. Разные			
Итогъ доходовъ, несвязанныхъ съ перевозкой			
20. Доходы отъ эксплоатаціи сообща. Дебетъ . .			
21. Доходы отъ эксцлоатаціи сообща. Кредитъ . .			
Итогъ доходовъ отъ эксплоатаціи			

Таблица 23.

Доходы отъ эксплоатаціи. (*Конецъ*).

Вычеты изъ валового дохода.

НАЗВАНІЕ ОТЧЕТА ДОХОДОВЪ.	ГРУППИРОВКА ПЛАТЕЖЕЙ.							Всего вычетовъ.
	Добавочныя таксы и излишне взысканныя суммы.	Расходы на станціонное движеніе.	Назначенія и возмѣщенія убытковъ.	Передачи.	Доходы не поступившіе.	Таксы, уплаченныя и билеты взятые обратно.	Другіе платежи.	
1. Доходы отъ товаровъ								
2. Доходы отъ пассажировъ								
3. Доходы отъ багажа								
4. Доходы отъ вагонъ-салоновъ								
5. Доходы отъ почты								
6. Доходы отъ посылокъ								
7. Доходы отъ перевозки молока (въ пассажирскихъ поѣздахъ) . . .								
8. Другіе доходы отъ пассажирскихъ поѣздовъ								
9. Доходы отъ станціоннаго движенія .								
10. Доходы отъ спеціальныхъ поѣздовъ								
11. Доходы отъ разныхъ перевозокъ . . .								
12. Привилегія отъ продажи на станціяхъ и въ поѣздахъ								
13. Доходы отъ посылокъ								
14. Склады товаровъ								
15. Храненіе ручного багажа								
16. Служба вагоновъ (штрафы за опозданіе)								
17. Телеграфная и телефонная служба .								
18. Наемъ зданій и другой собственности								
19. Разные								
20. Доходы отъ эксплоатаціи сообща. Дебетъ . .								
21. Доходъ отъ эксплоатаціи сообща. Кредитъ . .								

Таблица 24.

Акціи желѣзныхъ дорогъ въ портфелѣ общества.

I. Эксплоатирующія общества.

НАЗВАНІЕ ОБЩЕСТВА И НАИМЕНОВАНІЕ БУМАГЪ.	Нарицательная цѣнность акцій въ портфелѣ общества, невходящихъ въ амортизаціонный фондъ или въ другіе спеціальные фонды.		Объявленные дивиденды.		Оцѣнка стоимости акцій, находящихся въ портфелѣ общества.
	Безъ залога.	Съ залогомъ.	Ставка.	Сумма.	
Акціи общества: Акціи обществъ, собственность на которыя составляетъ часть сѣти, эксплоатируемой обществомъ . . . . . . Акціи обществъ, собственность на которыя не составляетъ части сѣти, эксплоатируемой обществомъ					

Таблица 25.

Акціи желѣзныхъ дорогъ въ портфелѣ общества *(конецъ)*.

II. Общества неэксплоатирующія.

НАЗВАНІЕ ОБЩЕСТВА.	Названіе бумагъ.	Общая нарицательная цѣнность акцій въ обращеніи.	Нарицательная цѣнность акцій въ портфелѣ общества.		Оцѣнка стоимости акцій, находящихся въ портфелѣ общества.
			Безъ залога.	Съ залогомъ.	

Таблица 26.

Облигаціи желѣзныхъ дорогъ въ портфелѣ общества.

1. Общества эксплоатирующія.

НАЗВАНІЕ ОБЩЕСТВА И НАИМЕНОВАНІЕ БУМАГЪ.	Нарицательная цѣнность облигацій въ портфелѣ, незанесенныхъ въ амортизаціонный фондъ или въ другіе спеціальные фонды.		Проценты, срокъ уплаты которыхъ наступилъ.		Оцѣнка стоимости облигацій, находящихся въ портфелѣ общества.
	Безъ залога.	Съ залогомъ.	Ставка.	Сумма.	
Облигаціонный долгъ общества:					
Облигаціи долга обществъ, собственность на которыя составляетъ часть сѣти, эксплоатируемой обществомъ					
Облигаціи долга обществъ, собственность на которыя не составляетъ части сѣти, эксплоатируемой обществомъ					

Таблица 27.

Облигаціи желѣзныхъ дорогъ въ портфелѣ общества *(конецъ)*.

II. Общества неэксплоатирующія.

НАЗВАНІЕ ОБЩЕСТВА.	Названіе бумагъ.	Общая нарицательная цѣнность облигацій въ обращеніи.	Нарицательная цѣнность облигацій въ портфелѣ.		Оцѣнка стоимости облигацій, находящихся въ портфелѣ.
			Безъ залога.	Съ залогомъ.	

Имѣетъ ли или контролируетъ общество желѣзнодорожныя бумаги, акціи или облигаціи, при содѣйствіи посредника, который не представляетъ ежегодныхъ отчетовъ Междуштатной Торговой Комиссіи. Желательно представить списокъ этихъ бумагъ, указавъ названіе обществъ и бумагъ, ихъ нарицательную цѣнность и названіе посредника, черезъ котораго производится контроль.

НАЗВАНІЕ ОБЩЕСТВА.	Названіе бумагъ.	Нарицательная цѣнность бумагъ.	Названіе посредника.

Таблица 28.

Различныя акціи и облигаціи въ портфелѣ.

А.—Акціи нежелѣзнодорожныя.

НАИМЕНОВАНІЕ.	Общая нарицательная цѣнность бумагъ въ портфелѣ.	Объявленные дивиденды.		Оцѣнка стоимости бумагъ въ портфелѣ.
		Ставка.	Сумма.	

Б.—Облигаціи нежелѣзнодорожныя.

НАИМЕНОВАНІЕ.	Общая нарицательная цѣнность бумагъ въ портфелѣ.	Проценты, срокъ которымъ наступилъ.		Оцѣнка стоимости бумагъ въ портфелѣ.
		Ставка.	Сумма.	

Таблица 29.

Фондъ: амортизаціонный, выкупной, страховой и другіе спеціальные фонды.

А.—Доходы и издержки за годъ:

НАИМЕНОВАНІЕ ФОНДОВЪ.	Доходы.				Издержки.
	Поступленіе въ фонды наличныхъ денегъ.	Доходы портфеля ихъ.	Другіе доходы.	Всего.	
Амортизаціонный и выкупной фонды					
Всего . . .					
Страховой фондъ и другіе спеціальные фонды					
Всего . . .					

Б.—Активъ къ 30 іюня 1909 г.

НАИМЕНОВАНІЕ ФОНДОВЪ И БУМАГЪ.	Портфель цѣнныхъ бумагъ.		Наличныя деньги.	Всего.
	Нарицательная стоимость.	Курсовая стоимость.		
Амортизаціонный и выкупной фонды .				
Страховой фондъ и другіе спеціальные фонды				

Таблица 30.

Расходы по эксплоатаціи.

Данныя въ графѣ „Отношеніе А", показываютъ отношеніе различныхъ счетовъ къ цѣлому и обозначены курсивомъ. Данныя въ графѣ „Отношеніе Б" даютъ отношеніе различныхъ счетовъ и итоговъ къ „Итогамъ расходовъ по эксплоатаціи, не включая отчетовъ по эксплоатаціи сообща" и др. табл. 32.

ОТЧЕТЪ.	Сумма.	Отнош. А (%).	Отнош. Б (%).
I. Содержаніе пути и сооруженій:			
1. Начальствующія лица			
2. Балласть			
3. Шпалы			
4. Рельсы			
5. Другіе матеріалы для пути			
6. Верхнее и нижнее строеніе			
7. Уборка снѣга и песку			
8. Туннели			
9. Мосты, эстакады и мостки			
10. Переходы надземные и подземные			
11. Переходы вровень съ землей, ограды отъ животныхъ, изгороди, указательные столбы			
12. Огражденіе отъ снѣга и песку, щиты снѣговые			
13. Сигналы и семафоры			
14. Телеграфныя и телефонныя линіи			
15. Передача электрической энергіи			
16. Зданія, движимая собственность и земельные участки			
17. Доки и верфи			
18. Инструменты и снабженіе пути			
19. Несчастные случаи съ людьми			
20. Бумага и бланки			
21. Другіе расходы			
Итогъ отчетовъ отъ № 1 до № 21			
II. Содержаніе подвижного состава:			
24. Начальствующія лица			
25. Паровозы: Ремонтъ			
26. Паровозы: Обновленіе			
27. Паровозы: Изнашиваніе			
28. Электрическіе моторы: Ремонтъ			
29. Электрическіе моторы: Обновленіе			
30. Электрическіе моторы: Изнашиваніе			
31. Пассажирскіе вагоны: Ремонтъ			
32. Пассажирскіе вагоны: Обновленіе			
33. Пассажирскіе вагоны: Изнашиваніе			
34. Товарные вагоны: Ремонтъ			
35. Товарные вагоны: Обновленіе			
36. Товарные вагоны: Изнашиваніе			
37. Снабженіе электр. вагоновъ: Ремонтъ			
38. Снабженіе электр. вагоновъ: Обновленіе			
39. Снабженіе электр. вагоновъ: Изнашиваніе			
40. Пароходы: Ремонтъ			
41. Пароходы: Обновленіе			
42. Пароходы: Изнашиваніе			
43. Матеріалы для работъ: Ремонтъ			
44. Матеріалы для работъ: Обновленіе			
45. Матеріалы для работъ: Изнашиваніе			
46. Машины и инструменты въ мастерскихъ			
47. Снаряженіе электрическихъ станцій			
48. Несчастные случаи съ людьми			
49. Бумага и бланки			
50. Другіе расходы			
Итогъ отчетовъ отъ № 24 до № 50			

Таблица 31.

Расходы по эксплоатаціи *(продолженіе)*.

ОТЧЕТЪ.	Сумма.	Отношеніе А. Въ %.	Отношеніе Б. Въ %.
III. Расходы коммерческой службы:			
53. Начальствующія лица			
54. Внѣшнія агентства			
55. Объявленія			
56. Соглашенія по перевозкѣ			
57. Перевозка товаровъ большой скоростью			
58. Промышленныя и эмиграціонныя бюро			
59. Бумага и бланки			
60. Другіе расходы			
Итогъ отчетовъ отъ № 53 до № 60			
IV. Расходы по перевозкѣ (тяга и эксплоатація):			
61. Начальствующія лица			
62. Отправка (dispatshing) поѣздовъ			
63. Служащіе на станціяхъ			
64. Соглашенія о взвѣшиваніи и обмѣнѣ подвижного состава			
65. Склады угля и минераловъ			
66. Запасы и расходы по станціи			
67. Начальникъ маневровъ и служащіе въ бюро			
68. Станціонные кондукторы при маневрахъ			
69. Стрѣлочники и сигнальщики			
70. Запасы и расходы станціи			
71. Станціонные машинисты			
72. Расходы станціонныхъ паровозныхъ депо			
73. Топливо для станціонныхъ паровозовъ			
74. Вода для станціонныхъ паровозовъ			
75. Смазка для станціонныхъ паровозовъ			
76. Другіе запасы для станціонныхъ паровозовъ			
79. Кондукторы (вожатые) электр. моторовъ (мотор. лодки)			
80. Машинисты по линіи			
81. Расходы на паровозы на линіи			
82. Топливо на паровозы на линіи			
83. Вода на паровозы на линіи			
84. Смазка на паровозы на линіи			
85. Другіе запасы на паровозы на линіи			
86. Эксплоатація электрич. станцій			
87. Покупаемая энергія			
88. Поѣздные агенты			
89. Запасы и расходы на поѣзда			
90. Маневры семафорныхъ аппаратовъ и сигналовъ системы блоковъ и другіе			
91. Сигнальщики (флагмены) и сторожа на переѣздахъ			
92. Маневры подвижныхъ мостовъ			
93. Разчистка пути послѣ несчастнаго случая			
94. Служба телеграфовъ и телефоновъ			
95. Управленіе пароходами			
96. Почтовая служба			
97. Бумага и бланки			
98. Другіе расходы			
99. Потери и аварія товаровъ			
100. Потери и аварія багажа			
101. Матеріальные убытки			
102. Несчастные случаи съ животными			
103. Несчастные случаи съ людьми			
Итогъ отчетовъ отъ № 61 до № 103 (исключая № 77 и 78)			

Таблица 32.

Расходы по эксплоатаціи (*конецъ*)

ОТЧЕТЪ.	Сумма.	Отношеніе А. Въ %.	Отношеніе Б. Въ %.
V. Общіе расходы:			
106. Содержаніе и расходы на начальствующихъ лицъ общаго управленія			
107. Жалованье и расходы на личный составъ бюро			
108. Запасы и расходы по бюро			
109. Судебныя издержки			
110. Страхованіе			
111. Сберегательныя кассы			
112. Пенсіонныя кассы			
113. Бумага и бланки			
114. Разные расходы			
Итогъ отчетовъ отъ № 106 до № 114 . . .			
Итогъ расходовъ по эксплоатаціи			
(Не считая отчетовъ по эксплоатаціи сообща №№ 22, 23, 51, 52, 77, 78, 104, 105, 115 и 116).			

Сводъ расходовъ по эксплоатаціи.

ОТЧЕТЪ.	Названіе.	Сумма.
Содержаніе пути и сооруженій:		
Итогъ отчетовъ отъ № 1 до № 21		
22. Содержаніе путей, станцій и другихъ сооруженій общаго пользованія, дебетъ		
23. Содержаніе путей, станцій и другихъ сооруженій общаго пользованія, кредитъ		
Всего. Содержаніе пути и сооруженій . .		
Процентное отношеніе къ общей суммѣ расходовъ по эксплоатаціи *)		
Содержаніе подвижного состава:		
Итогъ отчетовъ отъ № 24 до № 50		
51. Содержаніе общаго подвижного состава въ депо, дебетъ .		
52. Содержаніе общаго подвижного состава въ депо, кредитъ .		
Всего. Содержаніе подв. состава		
Процентное отношеніе къ общей суммѣ расходовъ по эксплоатаціи *)		

*) Съ двумя десятичными знаками.

ОТЧЕТЪ.	Названіе.	Сумма.
Расходы по коммерческой службѣ:		
Итогъ отчетовъ отъ № 53 до № 60		
Итогъ расходовъ коммерч. службы		
Процентное отношеніе къ общей суммѣ расходовъ по эксплоатаціи *)		
Расходы по эксплоатаціи въ тѣсномъ смыслѣ:		
Итогъ отчетовъ отъ № 61 до № 103 (не считая №№ 77 и 78)		
77. Эксплоатація конечныхъ станцій и сооруженій общаго пользованія, дебетъ		
78. Эксплоатація конечныхъ станцій и сооруженій общаго пользованія, кредитъ		
104. Эксплоатація путей и средствъ передвиженія, находящихся въ общемъ пользованіи, дебетъ		
105. Эксплоатація путей и средствъ передвиженія, находящихся въ общемъ пользованіи, кредитъ		
Итогъ расходовъ по эксплоатаціи въ тѣсномъ смыслѣ		
Процентное отношеніе къ общей суммѣ расходовъ по эксплоатаціи *)		
Общіе расходы:		
Итогъ отчетовъ отъ № 106 до № 114		
115. Общее управленіе путей конечныхъ станцій и сооруженій общаго пользованія, дебетъ		
116. Общее управленіе путей конечныхъ станцій и сооруженій общаго пользованія, кредитъ		
Итогъ общихъ расходовъ		
Процентное отношеніе къ общей суммѣ расходовъ по эксплоатаціи *)		
Итогъ расходовъ по эксплоатаціи		
Процентное отношеніе расходовъ по эксплоатаціи къ доходамъ по эксплоатаціи *)		

*) Съ двумя десятичными знаками.

Таблица 33.

Сводъ доходовъ и расходовъ вспомогательныхъ службъ и разныхъ предпріятій.

А. Вспомогательныя службы.

Эта таблица показываетъ доходы, расходы и чистую прибыль или убытокъ каждой вспомогательной службы, упомянутой въ табл. 8. Подробный списокъ этихъ отчетовъ данъ въ ежегодномъ отчетѣ, образцѣ Д.—Вспомогательныя службы.

НАЗВАНІЕ.	Доходы.	Расходы.	Прибыль или убытокъ.
1. Пароходныя линіи			
2. Линіи паровыхъ паромовъ			
3. Устройство перегрузки въ портахъ			
4. Электрическія желѣзныя дороги			
5. Почтовыя линіи			
6. Служба фіакровъ и омнибусовъ			
7. Служба спальныхъ вагоновъ			
8. Служба вагонъ-салоновъ			
9. Служба вагонъ-ресторановъ и спеціальныхъ вагоновъ			
10. Электрическія станціи для освѣщенія и тяги			
11. Газовые заводы			
12. Каналы			
13. Зерновые элеваторы			
14. Скотные парки			
15. Линіи коммерческаго телеграфа и телефона			
16. Гостиницы и рестораны			
17. Общественные сады, казино и проч.			
18. Угольные склады			
19. Холодильники			
20. Коммерческіе ледники			
21. Служба мостовъ съ публичной пошлиной			
Разное			

Б. Разныя предпріятія.

Эта таблица является вѣдомостью доходовъ, расходовъ, прибыли или убытковъ „Разныхъ предпріятій“, упомянутыхъ въ табл. 8.

НАИМЕНОВАНІЕ.	Доходы.	Расходы.	Налоги.	Прибыль или убытокъ.

Таблица 34.

Арендная плата, слѣдуемая обществу.

1. Эксплоатація сообща.

Этотъ отчетъ предназначенъ лишь для „наемной“ части отчетовъ по эксплоатаціи сообща и въ него не входятъ расходы по содержанію эксплоатаціи или управленію эксплоатаціею сообща, предусматриваемые группировкой расходовъ по эксплоатаціи.

Общіе пути. Въ эту графу входитъ арендная плата, срокъ уплаты которой наступилъ, которая должна поступить за общее пользованіе пути, включая сюда и часть налоговъ, отягощающихъ пути въ общемъ пользованіи, уплачиваемую другими обществами.

Конечныя станціи и сооруженія общаго пользованія. Въ эту главу входятъ всѣ аренды, срокъ которымъ наступилъ, получаемыя за общее пользованіе конечными станціями и другими сооруженіями, включая часть налоговъ, отягощающихъ это сооруженіе общаго пользованія, уплачиваемую другими обществами.

Итогъ арендной платы, срокъ которой наступилъ, получаемой за общее пользованіе удобствами, долженъ быть занесенъ въ отчетъ доходовъ табл. 19 и входить, какъ „Эксплоатація сообща“ въ группу „Другія аренды—кредитъ“.

НАИМЕНОВАНІЕ.	Мѣстонахожденіе.	Имя арендатора.	Сумма.
Пути общаго пользованія:			
Конечныя станціи и сооруженія общаго пользованія.			

Таблица 35.

Арендная плата, слѣдуемая обществу.

2. Аренда линій.

Арендуемыя линіи.	Мѣстонахожденіе.	Имя арендатора.	Сумма.

Въ этотъ отчетъ входятъ суммы, срокъ уплаты которымъ наступилъ, за аренду линій, которыя являются собственностью или находятся подъ контролемъ общества или которыя оно сдало другимъ обществамъ, причемъ по условію договора или соглашенія ихъ принуждаютъ къ пользованію или контролю исключительно для нуждъ эксплоатаціи.

3. Разные аренды.

Наименованіе объекта.	Мѣстонахожденіе.	Имя арендатора.	Сумма.

Въ этотъ отчетъ входитъ вся арендная плата, срокъ уплаты которой наступилъ, слѣдуемая за пользованіе собственностью, не опредѣленная иначе, какъ „Арендая плата, слѣдуемая обществу“ и итогъ ея долженъ быть занесенъ въ отчетъ доходовъ табл. 19 подъ рубрикой „Разныя аренды“ въ графу „Другія аренды—кредитъ“.

Необходимо отмѣтить лишь въ группировкѣ самыя важныя подробности. Не слѣдуетъ смѣшивать этого отчета съ отчетомъ № 18 „Наемъ зданій и другой собственности“ доходовъ по эксплоатаціи (табл. 22).

Разные доходы.

Источникъ дохода.	Общій доходъ.	Расходъ.	Чистый доходъ.

Въ этотъ отчетъ входятъ всѣ аренды зданій и другой собственности, не находящіяся въ непосредственной связи съ операціями общества, и всѣ другія главы доходовъ, не упомянутыя въ другомъ мѣстѣ.

Обозначеніе всѣхъ статей, входящихъ въ „Общій доходъ“ должно ясно указывать ихъ природу или должны быть объяснены въ примѣчаніяхъ, помѣщенныхъ въ концѣ таблицы.

Расходы по содержанію собственности, изъ которой извлекаются доходы и расходы по сбору этихъ доходовъ, должны быть показаны въ статьѣ „Расходы“, затѣмъ разница заносится въ графу „Чистый доходъ“.

Таблица 36.

Арендная плата, слѣдуемая съ общества.

Такъ какъ правила, относящіяся къ этимъ отчетамъ, являются противоположностью тѣхъ, которыя указывались въ „Арендной платѣ, слѣдуемой обществу", то я ихъ не повторяю.

1. Эксплоатація сообща.

Наименованіе.	Мѣстонахожденіе.	Имя арендатора.	Сумма.
Общіе пути.			
Конечныя станціи и учрежденія, находящіяся въ общемъ пользованіи.			

Таблица 37.

Арендная плата, слѣдуемая съ общества *(окончаніе)*.

2. Аренда линій.

Линіи, арендованныя.	Гарантированные проценты съ облигацій.	Гарантированный дивидендъ на акціи.	Наличныя деньги.	Всего.

3. Разныя аренды.

Названіе объекта.	Мѣстонахожденіе.	Имя арендатора.	Сумма.

Другіе предварительные вычеты изъ доходовъ.

РОДЪ ПРЕДВАРИТЕЛЬНАГО ВЫЧЕТА.	Сумма.

Собственность, эксплоатируемая отдѣльно.

Названіе.	Мѣстонахожденіе.	Прибыль.	Убытокъ.

Таблица 38.

Наемъ подвижного состава.

Въ эту таблицу входитъ только непосредственный наемъ, а не обмѣнъ подвижного состава.

А. Подвижной составъ, отданный въ наемъ.

Названіе подвижного состава.	Имя нанимателя.	Число единицъ.	Сумма.
Наемная плата, срокъ которой наступилъ, получаемая.			
Наименованіе подвижного состава.	Имя, отдающаго въ наемъ.	Число единицъ.	Сумма.
Наемная плата, срокъ которой наступилъ, уплачиваемая.			

Б. Подвижной составъ, поступившій въ обмѣнъ.

НАЗВАНІЕ.	Основанія для исчисленія вознагражденія.				Слѣдуемый платежъ.	
	Количество дней работы паровозовъ.	Количество миль, сдѣланныхъ паровозами.	Количество дней работы вагоновъ.	Количество миль, сдѣланныхъ вагонами.	Ставка.	Сумма.
I. Суммы, должныя за наемъ подвижного состава:						
Пассажирскіе паровозы . . .						
Поварные паровозы						
Паровозы службы пути .						
Пассажирскіе вагоны						
Товарные вагоны						
Вагоны службы пути						
Всего . .						
II. Суммы, получаемыя за отдачу въ наемъ подвижного состава:						
Пассажирскіе паровозы . . .						
Товарные паровозы						
Паровозы службы пути . .						
Пассажирскіе вагоны . . .						
Товарные вагоны						
Вагоны службы пути						
Всего . . .						

Таблица 39.

Наемъ подвижного состава *(окончаніе)*.

В—Особенные вагоны.

ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ ВАГОНЫ.		Количество вагоно-миль.	Вознагражденіе.	
Имя собственника.	Названіе.		Ставка.	Сумма.

Краткій обзоръ найма подвижного состава.

ОТЧЕТЪ.	Суммы, получаемыя.	Суммы, уплачиваемыя.
А.—Подвижной составъ, отданный въ наемъ		
Б.—Подвижной составъ, обмѣненный		
В.—Особенные вагоны		
Всего		
Балансъ . . .		
(См. отчетъ доходовъ).		

Таблица 40.

Налоги и пошлины.

А.—Линіи, принадлежащія обществу.

ШТАТЪ ИЛИ ТЕРРИТОРІЯ.	Налоги ad valorem.		Налоги спеціальные.			На неэксплоатируемыя собственности и другія.	Внутреннія пошлины правительства Соединенныхъ Штатовъ.	Всего.
	Съ цѣнности движимаго и недвижимаго имущества.	Съ цѣнности акцій или облигацій или съ оцѣнки, основанной на доходѣ, дивидендахъ и другихъ результатахъ эксплоатаціи.	На акціи, облигаціи, займы и проч.	На валовой доходъ, чистый доходъ или дивиденды.	На перевозку или на какую-нибудь матеріальную особенность эксплоатируемаго предпріятія или привилегіи.			

Б. Линіи, арендованныя и эксплоатируемыя обществомъ.

НАЗВАНІЕ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.	Налоги ad valorem.		Налоги спеціальные.			На неэксплоатируемыя собственности и другія.	Внутреннія пошлины правительства Соединенныхъ Штатовъ.	Всего.
	Съ цѣнности движимаго и недвижимаго имущества.	Съ цѣнности акцій или облигацій или съ оцѣнки, основанной на доходѣ, дивидендахъ и другихъ результатахъ эксплоатаціи.	На акціи, облигаціи, займы и проч.	На валовой доходъ, чистый доходъ или дивиденды.	На перевозку или на какую-нибудь матеріальную особенность эксплоатируемаго предпріятія или привилегіи.			

Таблица 41.

Общій сравнительный балансъ.

(См. таблицы 60 и 61).

30 іюня 1908 г.		АКТИВЪ.	30 іюня 1909 г.		Годъ, заканчивающійся 30 іюня 1909 г.	
Подробности.	Всего.		Подробности.	Всего.	Увеличеніе.	Уменьшеніе.
		Расходы на путь (табл. 17)				
		Расходы на подвижной составъ (таблица 18)				
		Общіе расходы (табл. 18)				
		Акціи, находящіяся въ портфелѣ общества (табл. 24, 25 и 28)				
		Облигаціи, находящіяся въ портфелѣ общества (табл. 26, 27 и 28)				
		Другія окончательныя помѣщенія . .				
		Земельныя имущества				
		Денежная наличность и текущій активъ (табл. 14)				
		Другіе элементы актива:				
		Тресты подвижного состава				
		Матеріалы и запасы (табл. 14) . . .				
		Фонды амортизаціонные, страховые и другіе (табл. 29)				
		Разныя				
		Прибыли и убытки (табл. 21) . .				
		Общій итогъ . . .				

Таблица 42.

Общій сравнительный балансъ *(окончаніе)*.

30 іюня 1908 г.		ПАССИВЪ.	30 іюня 1909 г.		Годъ, оканчивающійся 30 іюня 1909 г.	
Подробности.	Всего.		Подробности.	Всего.	Увеличеніе.	Уменьшеніе.
		Акціонерный капиталъ (табл. 10) . . .				
		Облигаціонный долгъ (табл. 13) . . .				
		Текущіе долги (табл. 14)				
		Проценты по облигаціонному долгу, срокъ которымъ наступилъ, не уплаченные				
		Прибыль и убытокъ (табл. 21) . . .				
		Общій итогъ				

Таблица 43.

Значительныя измѣненія, происшедшія въ теченіе года.

Указать здѣсь: 1) Всѣ удлиненія линій, открытыхъ для движенія. 2) Сокращеніе длины, благодаря уступкѣ или выпрямленію линій. 3) Всѣ другія значительныя матеріальныя измѣненія. 4) Всѣ договоры, возобновленные или уступленные. 5) Всѣ происшедшія сліянія или постройки вновь. 6) Всѣ новые выпуски акцій. 7) Всѣ новые выпуски облигацій. 8) Всѣ перемѣны въ портфелѣ акцій и облигацій Общества. 9) Всѣ другія значительныя финансовыя измѣненія.

Таблица 44.

Договоры, соглашенія и проч.

Дать краткій перечень въ нижеуказанномъ порядкѣ всѣхъ договоровъ, соглашеній, условій и проч. съ другими обществами и лицами, касающимися перевозки товаровъ и пассажировъ и дѣйствовавшими въ теченіе года: 1) транспортныя общества, 2) почта, 3) общества спальныхъ вагоновъ, салонъ-вагоновъ и вагонъ-ресторановъ, 4) торговыя и транзитныя линіи и общества, 5) другія желѣзнодорожныя общества, 6) общества пароходства, 7) телеграфныя общества, 8) телефонныя общества, 9) другіе договоры.

Таблица 45.

Личный составъ и его вознагражденіе.

НАЗВАНІЕ.	Налицо къ 30-му іюня.	Общее число служебныхъ дней.	Общее ежегодное вознагражденіе.	Среднее вознагражденіе за 1 день.
Служащіе въ центральномъ управленіи				
Другіе служащіе				
Служащіе въ канцеляріи центральнаго управленія				
Начальники станцій				
Другіе станціонные служащіе . . .				
Машинисты				
Кочегары				
Оберъ-кондукторы				
Другая поѣздная прислуга				
Сцѣпщики				
Столяры				
Другіе рабочіе				
Начальники участковъ . .				
Другіе служащіе пути				
Стрѣлочники, сторожа на переѣздахъ и надсмотрщики				
Телеграфисты				
Личный составъ, указанный въ отчетѣ текущаго подвижного состава . . .				
Всѣ другіе служащіе и рабочіе				
Итогъ (включая служащихъ въ центральномъ управленіи) . .				
Менѣе на „Служащіе въ центральномъ управленіи“				
Итогъ (не считая служащихъ въ центральномъ управленіи) . .				
Распредѣленіе:				
Содержаніе пути и сооруженій . .				
Содержаніе подвижного состава . .				
Коммерческая служба				
Эксплоатація				
Общіе расходы				
Вспомогательныя службы				
Итогъ (включая служащихъ въ центральномъ управленіи) . .				
Менѣе на „Служащіе въ центральномъ управленіи“				
Всего (не считая служащихъ въ центральномъ управленіи) . . .				

Таблиица 46.

Статистика перевозки и пробѣга.

№№ по порядку.	НАЗВАНІЕ.	Число пассажировъ, перевезенныхъ грузовъ и проч.	Доходы, и проч.		
			Доллары.	Центы.	Милл.
	Перевозка пассажировъ:				
1	Число платныхъ пассажировъ				
2	Число пассажировъ, перевезенныхъ на 1 милю				
3	Число пассажировъ, перевезенныхъ на 1 милю, на милю длины желѣзной дороги				
4	Среднее разстояніе, пройденное въ миляхъ				
5	Общій доходъ отъ пассажировъ (табл. 22)				
6	Средній доходъ на пассажира *)				
7	Средній доходъ на пассажиро-милю *)				
8	Общій доходъ отъ поѣздовъ, предназначенныхъ для перевозки пассажировъ (табл. 22)				
9	Доходъ отъ пассажирскихъ поѣздовъ на милю линіи				
10	Доходъ отъ пассажирскихъ поѣздовъ на поѣздо-милю *)				
	Перевозка грузовъ:				
11	Количество перевезенныхъ платныхъ грузовъ (табл. 48)				
12	Количество перевезенныхъ грузовъ на 1 милю				
13	Количество перевезенныхъ грузовъ на 1 милю, на милю дороги . . .				
14	Среднее разстояніе, пройденное одной тонной **) въ миляхъ . .				
15	Общій доходъ отъ грузовъ (табл. 22)				

*) Съ пятью десятичными знаками. **) Съ двумя десятичными знаками.

Статистика перевозки и пробѣга *(продолженіе)*.

№№ по порядку.	НАЗВАНІЕ.	Число пассажировъ, перевезенныхъ грузовъ и проч.	Доходы, проч. Доллары.	Центы.	Милл.
16	Средній доходъ на тонну грузовъ *)				
17	Средній доходъ на тонно-милю *)				
18	Доходъ отъ грузовъ на милю линіи **)				
19	Доходъ отъ грузовъ на поѣздо-милю †				
	Перевозка вообще:				
20	Доходы отъ эксплоатаціи (табл. 22)				
21	Доходы отъ эксплоатаціи на милю пути **)				
22	Доходы отъ эксплоатаціи на поѣздо-милю *)				
23	Расходы по эксплоатаціи (табл. 32)				
24	Расходы по эксплоатаціи на линію пути **)				
25	Расходы по эксплоатаціи на поѣздо-милю *)				
26	Чистая прибыль (или убытокъ) по эксплоатаціи (табл. 19)				
27	Чистая прибыль (или убытокъ) на милю дороги				
28	Среднее число пассажировъ на вагоно-милю				
29	Среднее число пассажировъ на поѣздо-милю				
30	Среднее число пассажирскихъ вагоновъ на поѣздо-милю **)				
31	Среднее число перевезенныхъ грузовъ на вагоно-милю (погруженнаго) **)				
32	Среднее число перевезенныхъ грузовъ на поѣздо-милю **)				
33	Среднее число товарныхъ вагоновъ на поѣздо-милю **)				
34	Среднее число нагруженныхъ вагоновъ на поѣздо-милю **)				
35	Среднее число пустыхъ вагоновъ на поѣздо-милю **)				
36	Средняя эксплоатаціонная длина за годъ				

*) Съ пятью десятичными знаками. **) Съ двумя десятичными знаками.

Способъ вычисленія среднихъ чиселъ.

Статьи таблицъ 46 и 47 обозначены цифрами, которыя упоминаются въ нижеслѣдующихъ инструкціяхъ безъ спеціальнаго упоминанія таблицъ.

* *4. Средній пройденный пробѣгъ* Раздѣлить „2. Число пассажировъ, перевезенныхъ на 1 милю“ на „1. Число платныхъ пассажировъ.

† *6. Средній доходъ съ пассажира.* Раздѣлить „5. Общій доходъ отъ пассажировъ“ на „1. Количество платныхъ пассажировъ“.

† *7. Средній доходъ съ пассажиро-мили.* Раздѣлить „5. Общій доходъ отъ пассажировъ“ на „2. Количество пассажировъ, перевезенныхъ на 1 милю“.

8. Итогъ доходовъ отъ пассажирскихъ поѣздовъ. Эта сумма воспроизводитъ цифру, указывающую частичный итогъ подъ тѣмъ же названіемъ въ таблицѣ и является суммою отчетовъ 2—8, включительно „Доходовъ отъ эксплоатаціи“.

† *10. Доходъ отъ пассажирскихъ поѣздовъ на поѣздо-милю.* Раздѣлить „8. Итогъ доходовъ отъ пассажирскихъ поѣздовъ“ на сумму „62. Мили пассажирскихъ поѣздовъ“ и „63. Мили смѣшанныхъ поѣздовъ“.

* *14. Средній пробѣгъ тонны груза.* Раздѣлить „12. Количество перевезенныхъ грузовъ“ на „11. Перевезенные платные грузы“.

† *16. Средній доходъ отъ тонны грузовъ.* Раздѣлить „15. Общій доходъ отъ грузовъ“ на „11. Перевезенные платные грузы“.

† *17. Средній доходъ отъ тонно-мили.* Раздѣлить „15. Общій доходъ отъ грузовъ“ на на „12. Перевезенные грузы на 1 милю“.

† *19. Доходъ отъ грузовъ на поѣздо-милю.* Раздѣлить „19. Общій доходъ отъ грузовъ“ на сумму „61. Мили товарныхъ поѣздовъ“ и „62. Мили смѣшанныхъ поѣздовъ“.

† *22. Доходъ отъ эксплоатаціи на поѣздо-милю.* Раздѣлить „20. Доходы отъ эксплоатаціи“ на „65. Общій полезный пробѣгъ поѣздовъ“.

† *25. Расходы по эксплоатаціи на поѣздо-милю.* Раздѣлить „23. Расходы по эксплоатаціи“ на „65. Общій полезный пробѣгъ поѣздовъ“.

28. Среднее число пассажировъ на вагоно-милю. Раздѣлить „2. Число перевезенныхъ пассажировъ на 1 милю“ на сумму „48. Пассажирскихъ вагоновъ“ и „49. Спальныхъ вагоновъ, служебныхъ вагоновъ“.

29. Среднее число пассажировъ на поѣздо-милю. Раздѣлить „2. Число перевезенныхъ пассажировъ на 1 милю“ на сумму „62. Мили пассажирскихъ поѣздовъ“ и на сумму „63. Мили смѣшанныхъ поѣздовъ“.

* *30. Среднее число пассажирскихъ вагоновъ на поѣздо-милю.* Раздѣлить „51. Общій пробѣгъ пассажирскихъ вагоновъ“ на сумму „62. Мили пассажирскихъ поѣздовъ“ и на “63. Мили смѣшанныхъ поѣздовъ“.

* *31. Среднее число перевезенныхъ грузовъ на вагоно-милю (съ нагрузкою):* Раздѣлить „12. Количество перевезенныхъ грузовъ на 1 милю“ на „44. Пробѣгъ нагруженныхъ вагоновъ“.

* *32. Среднее число перевезенныхъ грузовъ на поѣздо-милю.* Раздѣлить „12. Количество перевезенныхъ грузовъ на 1 милю“ на сумму „61. Мили товарныхъ поѣздовъ“ и „62. Мили смѣшанныхъ поѣздовъ“.

* *33 Среднее число товарныхъ вагоновъ на поѣздо-милю.* Раздѣлить „47. Общій пробѣгъ товарныхъ вагоновъ“ на сумму „61. Мили товарныхъ поѣздовъ“ и „63. Мили смѣшанныхъ поѣздовъ“.

* *34 Среднее число нагруженныхъ вагоновъ на поѣздо-милю.* Раздѣлить „44. Пробѣгъ нагруженныхъ вагоновъ“ на сумму „61. Мили товарныхъ поѣздовъ“ и „63. Мили смѣшанныхъ поѣздовъ“.

* *35. Среднее число пустыхъ вагоновъ на поѣздо-милю.* Раздѣлить „45. Пробѣгъ пустыхъ вагоновъ“ на сумму „61. Мили товарныхъ поѣздовъ“ и „63. Мили смѣшанныхъ поѣздовъ“.

* *36. Средняя эксплоатаціонная длина за годъ.* Эта статья должна давать довольно точно среднюю длину эксплоатируемыхъ линій за годъ, включая „линіи, эксплоатируемыя по праву на движеніе“, которая должна служить для составленія различныхъ цифръ, выражающихъ „мили линій“. Если произошли на линіи небольшія измѣненія, то можно показать „общую длину эксплоатируемыхъ линій“ (одноколейнаго пути), какъ они показаны въ табл. 55-А.

Таблица 47.

Статистика перевозки и пробѣговъ *(продолженіе)*.

НАЗВАНІЕ.	Отдѣльныя цифры.	Всего.
Пробѣгъ подвижного состава (тяга):		
Полезная служба:		
37. Пробѣгъ товарныхъ паровозовъ		
38. Пробѣгъ пассажирскихъ паровозовъ		
39. Пробѣгъ паровозовъ смѣшанныхъ поѣздовъ		
40. Пробѣгъ спеціальныхъ паровозовъ		
41. Пробѣгъ станціонныхъ паровозовъ		
42. Общій пробѣгъ паровозовъ		
43. Пробѣгъ паровозовъ въ непроизводительномъ движеніи		
Пробѣгъ подвижного состава:		
Полезная служба:		
Пробѣгъ товарныхъ вагоновъ:		
44. Нагруженныхъ		
45. Пустыхъ		
46. Багажныхъ вагоновъ		
47. Общій пробѣгъ товарныхъ вагоновъ.		
Пробѣгъ пассажирскихъ вагоновъ:		
48. Обыкновенныхъ		
49. Спальныхъ вагоновъ, салоновъ, служебныхъ		
50. Другіе вагоны пассаж. поѣздовъ		
51. Общій пробѣгъ пассаж. вагоновъ.		
Спеціальный пробѣгъ вагоновъ:		
52. Нагруженныхъ вагоновъ		
53. Пустыхъ		
54. Багажныхъ		
55. Обыкновенныхъ		
56. Спальныхъ вагоновъ, салоновъ и служебныхъ		
57. Другихъ вагоновъ пассаж. поѣздовъ		
58. Общій спеціальный пробѣгъ вагоновъ		
59. Общій полезный пробѣгъ вагоновъ.		
60. Пробѣгъ вагоновъ въ непроизводительномъ движеніи		
Пробѣгъ поѣздовъ:		
Полезная служба:		
61. Мили товарныхъ поѣздовъ		
62. Мили пассажирскихъ поѣздовъ		
63. Мили смѣшанныхъ поѣздовъ		
64. Мили спеціальныхъ поѣздовъ		
65. Общій полезный пробѣгъ поѣздовъ		
66. Пробѣгъ поѣздовъ въ непроизводительномъ движеніи		

Таблица 48.

Перевозка грузовъ.

(не включая служебную перевозку).

НАЗВАНІЕ.		Отправленіе грузовъ изъ одного изъ пунктовъ сѣти общества.	Грузы, полученные отъ другихъ линій и другихъ перевозчиковъ.	Всего перевезенныхъ грузовъ.	
		Тонны.	Тонны.	Тонны.	%
Земледѣльческіе продукты.	Рожь				
	Мука				
	Другіе продукты				
	Сѣно				
	Табакъ				
	Хлопчатая бумага				
	Фрукты и зелень				
	Другіе земледѣльч. продукты				
	Всего				
Продукты животноводства.	Скотъ				
	Мясо				
	Другіе продукты боенъ				
	Дичь, живность и рыбы				
	Шерсть				
	Кожа и шкура				
	Другіе продукты животныхъ				
	Всего				
Минералы.	Антрацитъ				
	Каменный уголь				
	Коксъ				
	Минералы				
	Камни, песокъ и подобные продукты				
	Другіе минералы				
	Всего				
Лѣсные продукты.	Дрова				
	Другіе лѣсные продукты				
	Всего				
Фабричные продукты.	Керосинъ и другія масла				
	Сахаръ				
	Запасы для флота				
	Желѣзо и чугунъ				
	Рельсы, жел. бруски и сталь				
	Другія отливки и машины				
	Металлы въ брускахъ и кусками				
	Цементъ, кирпичи и известь				
	Земледѣльческія машины				
	Вагоны, инструменты и проч.				
	Вина, ликеры и пива				
	Мебель и домашняя утварь				
	Другіе фабричные продукты				
	Всего				
Разные товары, не упомянутыя выше					
Общее число перев. товаровъ					

Таблица 49.

Избранные предметы.

НАЗВАНІЕ.	Количество перевезенныхъ грузовъ при полной нагрузкѣ.	Тонно-мили перевезенныхъ грузовъ при полной нагрузкѣ.	Доходъ отъ перевезенныхъ грузовъ при полной нагрузкѣ.	Доходъ на тонно-мили перевезенныхъ грузовъ при полной нагрузкѣ.	
	Тонны.	Тонно-мили.	Доллары.	Центы.	Мили.
Хлѣбъ въ зернѣ					
Сѣно					
Хлопчатая бумага					
Животныя					
Мясо					
Антрацитъ					
Смолистый уголь					
Дрова					

Таблица 50.

Общее состояніе подвижнаго состава.

А. Подвижной составъ, принадлежащій обществу или арендованной имъ.

НАЗВАНІЕ.	Налицо къ 30 іюля 1908.	Увеличеніе въ теченіе года.	Уменьшеніе въ теченіе года.	Налицо къ 30 іюля 1909.	Съ	
					непрерывными тормазами.	автоматическимъ тормазомъ.
Паровозы, принадлежащіе обществу или арендованные имъ:						
Пассажирскіе						
Товарные						
Станціонные						
Всего на службѣ.						
Исключая: арендованные паровозы						
Итогъ паровозовъ, принадлежащихъ обществу						
Подвижной составъ принадлежащій обществу:						
Пассажирская служба:						
Вагоны 1-го класса						
Вагоны 2-го класса						
Вагоны смѣшанные						
Вагоны для эмигрантовъ . .						
Вагонъ-рестораны						
Вагонъ-салоны						
Спальные вагоны						
Багажные вагоны, для посылокъ и почтовые						
Другіе вагоны пассаж. службы						
Всего						
Товарная служба:						
Крытые вагоны						
Платформы						

НАЗВАНІЕ.	Налицо къ 30 іюля 1908.	Увеличеніе въ теченіе года.	Уменьшеніе въ теченіе года.	Налицо къ 30 іюля 1909.	С ъ	
					непрерывными тормазами.	автоматическимъ тормазомъ.
Вагоны для скота						
Вагоны для угля						
Вагоны цистерны						
Вагоны холодильники						
Другіе вагоны товарной службы						
Всего						
Внутренняя служба общества:						
Инспекторскія вагоны						
Вагоны для песку						
Вагоны для крановъ						
Служебные вагоны						
Другіе вагоны пути						
Всего						
Всего вагоновъ на службѣ.						
Исключая: арендов. вагоны:						
Общее число вагоновъ, принадлежащихъ обществу						
Вагоны для службы линій для товарныхъ поѣздовъ большой скорости						

Б. Подвижной составъ, принадлежащій обществу или арендованный имъ, не на службѣ на линіяхъ общества.

Паровозы:						
Пассажирскіе вагоны						
Товарные вагоны						
Вагоны внутренней службы общества						
Общее число вагоновъ						

Таблица 51.

Общее состояніе подвижного состава *(продолженіе)*.

Паровозы простого расширенія.

ТИПЪ.	Число.	Сила тяги (футы).	Поверхность колесной рѣшетки (кв. футы).	Поверхность нагрѣва (кв. футы).	Вѣсъ безъ тендера (тонны).	Соединенный вѣсъ (тонны).
Типъ A_2 O O 7						
Типъ A_3 O O O 7						
Типъ A_4 O O O O 7						
Типъ A_5 O O O O O 7 . . .						
Типъ A_6 O O O O O O 7 . .						
Типъ B_2 O O o 7						
Типъ B_3 O O O o 7						
Типъ B_4 O O O O o 7						
Типъ B_5 O O O O O o 7 . . .						
Типъ C_1 O o o 7						
Типъ C_2 O O o o 7						
Типъ C_3 O O O o o 7						
Типъ C_4 O O O O o o 7 . .						
Типъ D_2 o O O 7						
Типъ D_3 o O O O 7						
Типъ E_2 o O O o 7						
Типъ E_3 o O O O o 7						
Типъ E_4 o O O O O o 7 . .						
Типъ E_5 o O O O O O o 7 . .						
Типъ E_6 o O O O O O O o 7 .						
Типъ F_2 o O O o o 7						
Типъ F_3 o O O O o o 7 . . .						
Типъ G_2 o o O O 7						
Типъ G_3 o o O O O 7 . . .						
Типъ H_2 o o O O o 7						
Типъ H_3 o o O O O o 7 . . .						
Типъ I_2 o o O O o o 7						
Типъ I_3 o o O O O o o 7 . . .						
Типъ J_2 o o o O O 7						
Типъ K_2 o o o O O o 7 . . .						
Типъ K_3 o o o O O O o 7 . .						
Типъ						
Типъ						
Типъ						
Всего . . .						
Среднее на паровозъ						

Таблица 52.

Общее состояніе подвижного состава *(продолженіе)*.

Паровозы системы Компаундъ въ 4 цилиндра.

Типъ.	Число.	Сила тяги (футы).	Поверхность колесной рѣшетки (кв. футы).	Поверхность нагрѣва (кв. футы).	Вѣсъ безъ тендера (тонны).	Соединенный вѣсъ (тонны).
Типъ A_2 O O 7						
Типъ A_3 O O O 7						
Типъ A_4 O O O O 7						
Типъ A_5 O O O O O 7 . . .						
Типъ A_6 O O O O O O 7 . . .						
Типъ B_2 O O o 7						
Типъ B_3 O O O o 7 . . .						
Типъ B_4 O O O O o 7						
Типъ B_5 O O O O O o 7 . . .						
Типъ C_1 O o o 7						
Типъ C_2 O O o o 7						
Типъ C_3 O O O o o 7 . . .						
Типъ C_4 O O O O o o 7						
Типъ D_2 o O O 7						
Типъ D_3 o O O O 7						
Типъ E_2 o O O o 7						
Типъ E_3 o O O O o 7						
Типъ E_4 o O O O O o 7 . . .						
Типъ E_5 o O O O O O o 7 . .						
Типъ E_6 o O O O O O O o 7 .						
Типъ F_2 o O O o o 7						
Типъ F_3 o O O O o o 7 . . .						
Типъ G_2 o o O O 7						
Типъ G_3 o o O O O 7						
Типъ H_2 o o O O o 7						
Типъ H_3 o o O O O o 7 . .						
Типъ I_2 o o O O o o 7						
Типъ I_3 o o O O O o o 7 . .						
Типъ J_2 o o o O O 7						
Типъ K_2 o o o O O o 7 . .						
Типъ K_3 o o o O O O o 7 . .						
Типъ						
Типъ						
Типъ						
Всего . . .						
Среднее на паровозъ						

Таблица 53.

Общее состояніе подвижного состава *(продолженіе)*.

Паровозы системы Компаундъ въ 2 цилиндра.

Типъ.	Число.	Сила тяги (фунты).	Поверхность колесной рѣшетки (кв. футы).	Поверхность нагрѣва (кв. футы).	Вѣсъ безъ тендера (тонны).	Соединенный вѣсъ (тонны).
Типъ A_2 O O 7						
Типъ A_3 O O O 7						
Типъ A_4 O O O O 7						
Типъ A_6 O O O O O 7						
Типъ A_5 O O O O O O 7 . . .						
Типъ B_2 O O o 7						
Типъ B_3 O O O o 7						
Типъ B_4 O O O O o 7						
Типъ B_5 O O O O O o 7 . . .						
Типъ C_1 O o o 7						
Типъ C_2 O O o o 7						
Типъ C_3 O O O o o 7						
Типъ C_4 O O O O o o 7 . . .						
Типъ D_2 o O O 7						
Типъ D_3 o O O O 7						
Типъ E_2 o O O o 7						
Типъ E_3 o O O O o 7 . . .						
Типъ E_4 o O O O O o 7 . . .						
Типъ E_5 o O O O O O o 7 . .						
Типъ E_6 o O O O O O O o 7 .						
Типъ F_2 o O O o o 7						
Типъ F_3 o O O O o o 7 . . .						
Типъ G_2 o o O O 7						
Типъ G_3 o o O O O 7 . . .						
Типъ H_2 o o O O o 7						
Типъ H_3 o o O O O o 7 . . .						
Типъ I_2 o o O O o o 7						
Типъ I_3 o o O O O o o 7 . . .						
Типъ J_2 o o o O O 7						
Типъ K_2 o o o O O o 7 . . .						
Типъ K_3 o o o O O O o 7 . .						
Типъ						
Типъ						
Типъ						
Всего . .						
Среднее на паровозъ						

Таблица 54.

Общее состояніе подвижного состава (*конецъ*).

Товарные вагоны, сгруппированные по ихъ подъемной способности.

НАЗВАНІЕ.		Классъ I. Вагоны съ грузоспособностью отъ 10.000 до 20.000 фунтовъ.	Классъ II. Вагоны съ грузоспособностью отъ 20.000 до 30.000 фунтовъ.	Классъ III. Вагоны съ грузоспособностью отъ 30.000 до 40.000 фунтовъ.	Классъ IV. Вагоны съ грузоспособностью отъ 40.000 до 50.000 фунтовъ.	Классъ V. Вагоны съ грузоспособностью отъ 50.000 до 60.000 фунтовъ.	Класса VI. Вагоны съ грузоспособностью отъ 60.000 до 70.000 фунтовъ.	Классъ VII. Вагоны съ грузоспособностью отъ 70.000 до 80.000 фунтовъ.	Классъ VIII. Вагоны съ грузоспособностью отъ 80.000 до 90.000 фунтовъ.
Вагоны крытые	Налицо								
	Подъемная способ. въ тоннахъ								
Платформы	Налицо								
	Подъемная способ. въ тоннахъ								
Вагоны для скота	Налицо								
	Подъемная способ. въ тоннахъ								
Вагоны для угля	Налицо								
	Подъемная способ. въ тоннахъ								
Вагоны резервуары	Налицо								
	Подъемная способ. въ тоннахъ								
Вагоны холодильники	Налицо								
	Подъемная способ. въ тоннахъ								
Другіе вагоны	Налицо								
	Подъемная способ. въ тоннахъ								
Всего	Налицо								
	Подъемная способ. въ тоннахъ								

Таблица 54 (Продолженіе).

НАЗВАНІЕ.		Классъ IX. Вагоны съ грузоспособностью отъ 90.000 до 100.000 фунтовъ.	Классъ X. Вагоны съ грузоспособностью отъ 100.000 до 110.000 фунтовъ.	Классъ XI. Вагоны съ грузоспособностью отъ 110.000 до 120.000 фунтовъ.	Классъ XII. Вагоны съ грузоспособностью отъ 120.000 до ....000 фунтовъ.	Классъ .... Вагоны съ грузоспособностью отъ ....000 до ....000 фунтовъ.	Классъ .... Вагоны съ грузоспособностью отъ ....000 до ....000 фунтовъ.	Классъ ... Вагоны съ грузоспособностью отъ ....000 до ....000 фунтовъ.	Всего во всѣхъ классахъ.
Вагоны крытые	Налицо								
	Подъемная способ. въ тоннахъ								
Платформы	Налицо								
	Подъемная способ. въ тоннахъ								
Вагоны для скота	Налицо								
	Подъемная способ. въ тоннахъ								
Вагоны для угля	Налицо								
	Подъемная способ. въ тоннахъ								
Вагоны резервуары	Налицо								
	Подъемная способ. въ тоннахъ								
Вагоны холодильники	Налицо								
	Подъемная способ. въ тоннахъ								
Другіе вагоны	Налицо								
	Подъемная способ. въ тоннахъ								
Всего	Налицо								
	Подъемная способ. въ тоннахъ								

Таблица 55.

Длина линій.

А.—Длина эксплоатируемыхъ линій (всѣ пути).

Обслуживаемая линія.	Линіи, принадлежащія обществу.		Линіи обществъ собственниковъ.	Линіи, эксплоатируемыя по договору.	Линіи, эксплоатируемыя со согласшенію и др.	Линіи, эксплоатируемыя въ силу права обращенія.	Общая эксплоатируемая длина.	Новыя линіи, построенныя въ теченіе года.	Рельсы.	
	Большія линіи.	Вѣтви.							Желѣзные.	Стальные.
Мили одноколейнаго пути . .										
Мили пути въ 2 колеи										
Мили пути въ 3 колеи . . .										
Мили пути въ 4 колеи . . .										
Мили побочной колеи										
Общая эксплоатируемая длина (всѣ пути)										

Б.—Длина линій эксплоатируемыхъ, по штатамъ и территоріямъ (одноколейный путь).

Штатъ или территорія.	Линіи, принадлежащія обществу.		Линіи, обществъ собственниковъ.	Линіи, эксплоатируемыя по договору.	Линіи, эксплоатируемыя по согласшенію и др.	Линіи, эксплоатируемыя въ силу права обращенія.	Общая эксплоатируемая длина.	Новыя линіи, построенныя за годъ.	Рельсы.	
	Большія линіи.	Вѣтви.							Желѣзные.	Стальные.
Общая эксплоатируемая длина (одноколейнаго пути) . .										

В.—Длина линій, принадлежащихъ обществу, по штатамъ и территоріямъ (одноколейный путь).

Штатъ или территорія.	Линіи, принадлежащія обществу.		Общая длина линій, принадлежащихъ обществу.	Новыя линіи, построенныя въ теченіе года.	Рельсы.		Замѣчанія.
	Большія линіи.	Вѣтви.			Желѣзные.	Стальные.	
Общая длина линій принадл. обществу (однокол. пути)							

Таблица № 56.

Возобновленіе рельсовъ и шпалъ.

Новые рельсы, положенные въ теченіе года.				Новые шпалы, положенныя въ теченіе года.		
Названіе.	Тонны.	Вѣсъ ярда въ фунтахъ.	Средняя цѣна тонны въ моментъ кладки.	Названіе.	Число.	Средняя цѣна тонны въ моментъ кладки.
Желѣзные						
Всего						
Стальные						
Всего				Всего		

Потребленіе топлива паровозами.

Паровозы.	Тонны угля.		Мѣра дровъ.		Галлоны жидкаго топлива.	Общее потребленіе топлива въ тоннахъ.	Пробѣгъ въ миляхъ.	Среднее потребленіе въ фунтахъ на милю.
	Антрацитнаго.	Смолистаго.	Твердаго.	Мягкаго.				
Полезная служба:								
Товарные								
Пассажирскіе								
Смѣшанные								
Спеціальные								
Для маневровъ								
Безполезная служба								
Всего								
Средняя собственная стоимость въ моментъ распредѣленія								

Таблица № 57.

Несчастные случаи съ людьми.

А. *Несчастные случаи при движеніи поѣздовъ, паровозовъ или вагоновъ.*

Причина несчастнаго случая.	Желѣзнодорожные служащіе.															
	Поѣздная прислуга.		Стрѣлочники, сторожа на переѣздахъ и надсмотрщики.		Станціонные служащіе.		Рабочіе мастерскихъ.		Путевые сторожа.		Телеграфисты.		Другіе служащіе.		Всего.	
	Убит.	Ранен.	Убит.	Ранен.	Убит.	Ранен.	Убит.	Ранен.	Убит.	Ранен.	Убит.	Ранен.	Убит.	Ранен.	Убит.	Ранен.
Сцѣпленіе поѣздовъ																
Столкновеніе																
Сходъ съ рельсовъ																
Поломки сцѣпного прибора																
Аварія паровоза или вагона																
Паденіе съ поѣзда, пар. или ваг.																
Спрыгиваніе или впрыг. на ходу.																
Ушибы поѣздомъ, паровозомъ или вагономъ																
Атмосферныя препятствія																
Другія причины																
Всего																
Средній наличный составъ въ теченіе года																

Причина несчастнаго случая.	Пассажиры.		Постовые агенты транспорт. общ. и общ. Пульманъ.		Другія лица.						Перечень (таблица А и Б).	Всего.	
					Съ нарушеніемъ.		Безъ нарушенія.		Всего.				
	Убит.	Ранен.	Убит.	Ранен.	Убит.	Ранен.	Убит.	Ранен.	Убит.	Ранен.		Убит.	Ранен.
Столкновеніе											Таблица А		
Сходъ съ рельсовъ											Желѣзнодорожные служащіе		
Поломка сцѣпного прибора											Пассажиры		
Аварія паровоза или вагона											Постовые агенты и др.		
Паденіе съ поѣзда, пар. или ваг.											Другія лица		
Спрыгиваніе или впрыг. на ходу.											Таблица В		
Ушибы поѣздомъ, паровоз. или вагономъ:											Желѣзнодорожные служащіе		
при переходахъ											Пассажиры		
на станціяхъ											Постовые агенты и др.		
въ другихъ пунктахъ пути.											Другія лица		
Другія причины													
Всего											Общій итогъ		

Б. Несчастные случаи отъ другихъ причинъ, связанные съ движеніемъ поѣздовъ, паровозовъ и вагоновъ.

Причины несчастнаго случая.	Желѣзнодорожные агенты.										Пассажиры.		Постовые агенты транспорти. общ. и Общ. Пульманъ.		Другія лица.	
	Станціонные служащіе.		Рабочіе мастерск.		Путевые сторожа.		Другіе служащіе.		Всего.							
	Убитые.	Раненые.	Убитые.	Раненые.	Убитые.	Раненые.	Убитые.	Раненые.	Убитые.	Раненые.	Убитые.	Раненые.	Убитые.	Раненые.	Убитые.	Раненые.
Манипуляціи съ товарами . . .																
Манипуляціи съ инструментами, машинами и пр.																
Манипуляціи съ запасами и пр.																
Вскакиваніе въ паровозъ или въ вагонъ во время остановки или скакиваніе съ нихъ																
Другія причины																
Всего . . .																

Таблица 58.

Характеристика линіи.

Участки или вѣтви.			По плану.				Профиль въ длину.					
							Покатость.			Уклонъ.		
отъ	до	мили	Число кривыхъ.	Общая длина кривыхъ.	Общая длина по прямой линіи.	Длина прямыхъ частей.	Число.	Вершина покатости.	Общая длина покатости.	Число.	Вершина уклона.	Общая длина уклоновъ.
				Мили.	Мили.	Мили.		Футы.	Мили.		Футы.	Мили.

Таблица 59.

Характеристика линій. (*Продолженіе*).

Мосты, эстакады, туннели и проч.

Названіе.	Число.	Общая длина.	Минимальная длина.	Максимальная длина.	Названіе.	Число.	Высота самаго высокаго сооруженія надъ поверхностью рельсовъ.
	Въ футахъ.					фут., дюйм.	
Мосты:					Нижніе переходы:		
Каменные					Мосты		
Металлическіе . . .					Акведуки		
Деревянные . . .					Эстакады		
Смѣшанные					Всего .		
Всего . . .					Верхніе переходы:		
Эстакады					Мосты		
Туннели					Акведуки		
					Эстакады		
					Всего . . .		
					Туннели		

Ширина колеи . . . . . футовъ . . . . . дюймовъ . . . . . мили.
(въ тысячахъ) (въ сотыхъ)

" " . . . . . футовъ . . . . . дюймовъ . . . . . мили.
(въ тысячахъ) (въ сотыхъ)

Телеграфы.

А. Принадлежащіе обществу.

Всего.		Эксплоатируемыхъ обществомъ.		Эксплоатируемыхъ другими обществами.		
Мили линій.	Мили проволоки.	Мили линій.	Мили проволоки.	Мили линій.	Мили проволоки.	Имя эксплоатирующаго общества.

Б. Принадлежащіе другому обществу, но расположенные въ предѣлахъ собственности общества.

Мили линій.	Мили проволоки.	Имя владѣльца.	Имя эксплоатирующаго общества.

Таблица 60.

Образецъ общаго баланса.

Активъ.

Собственность, представляющая помѣщеніе капитала.

1. Матеріальная собственность:

1—А. Путь и подвижной составъ къ 30 іюня 1907 г.:

а) Путь.;
б) Подвижной составъ.;

1—Б. Путь и подвижной составъ послѣ 30 іюня 1907 г.:

а) Путь;
б) Подвижной составъ;
в) Общія издержки.

2. Портфель:

2. Гарантированныя бумаги несуществующихъ болѣе обществъ, присоединенныхъ или контролируемыхъ:

а) Акціи;
б) Облигаціи;
в) Разныя бумаги:

3. Бумаги, выпущенныя съ гарантіей:

а) Акціи;
б) Облигаціи;
в) Разныя бумаги.

4. Негарантированныя бумаги несуществующихъ болѣе обществъ, присоединенныхъ или контролируемыхъ:

а) Акціи;
б) Облигаціи;
в) Разныя бумаги.

3. Помѣщеніе:

5. Авансы, данные несуществующимъ болѣе обществамъ, присоединеннымъ или контролируемымъ, на постройки, на пріобрѣтеніе подвижного состава и на улучшенія.

6. Другія постоянныя помѣщенія:

а) Собственность;
б) Бумаги.

Текучіе фонды:

7. Звонкая монета;
8. Бумаги въ обращеніи;

А. Бумаги, выпущенныя съ гарантіей:

а) Акціи;
б) Облигаціи;
в) Разныя бумаги;

Б. Другія бумаги въ обращеніи:

а) Акціи;
б) Облигаціи;
в) Другія бумаги.

9. Займы и наличность къ полученію.
10. Чистое сальдо дохода отъ перевозки, отъ возмѣщенія убытковъ и отъ аренды подвижного состава.
11. Чистое сальдо, должное начальниками станцій и начальниками поѣздовъ.
12. Поступленія по различнымъ счетамъ къ полученію.
13. Матеріалы и запасы.
14. Другіе элементы актива.

Отсроченные долги:

15. Авансы:

а) Авансы несуществующимъ болѣе обществамъ, присоединеннымъ или контролируемымъ;

б) Текучіе фонды.
в) Другіе авансы.

16. Страховыя преміи, предварительно уплаченныя.
17. Налоги, предварительно уплаченные.

18. Учетъ выпущенныхъ бумагъ:

а) Акцій;
б) Облигацій.

19. Оставленное имущество, заносимое въ расходы по эксплоатаціи.
20. Денежныя суммы и бумаги амортизаціоннаго и выкупного фондовъ.
21. Денежныя суммы и бумаги страховаго и другихъ спеціальныхъ фондовъ.
22. Денежныя суммы и бумаги фондовъ спеціальныхъ фиденкомиссовъ.
23. Дѣла спорныя (тяжбы).

Дефицитъ:

24. Сальдо счета прибыли и убытковъ.

Примѣчаніе: Здѣсь идетъ рѣчь о проэктѣ баланса, для замѣщенія указанаго въ табл. 41.

Таблица 61.

Пассивъ.

Акціи:

25. Акціи капитала:

а) Обыкновенныя акціи;

б) Акціи привилегированныя;

в) Акціи съ опредѣленнымъ дивидендомъ.

26. Опредѣленные доходы на акціи капитала.

27. Обязательства для конверсіи бумагъ въ обращеніи.

28. Преміи, реализованныя при продажѣ акцій.

Ипотечный долгъ, облигаціи и цѣнныя бумаги.

29. Долгъ консолидированный:

а) Ипотечныя бумаги;

б) Облигаціи съ залогомъ;

в) Обыкновенныя облигаціи, цѣнныя билеты;

г) Свидѣтельства казначейства;

д) Облигаціи подъ залогъ подвижного состава;

е) Разныя облигаціи.

30) Отсроченныя поступленія по консолидированному долгу.

31) Преміи, полученныя при продажѣ свидѣтельствъ консолидированнаго долга.

32) Семестровыя свидѣтельства.

33) Облигаціи - авансы, получаемыя на постройку, на матеріалъ и улучшеніе.

Текущія обязательства.

34) Займы и наличныя денежныя суммы къ уплатѣ.

35) Чистое сальдо расходовъ по перевозкѣ, возмѣщенію убытковъ за пробѣгъ и по найму подвижного состава.

36) Провѣренные счета и слѣдуемое жалованіе.

37) Различные счета къ уплатѣ.

38) Дивиденды, проценты и аренды, срокъ которыхъ наступилъ.

39) Ипотечные долги, облигаціи и цѣнныя бумаги къ возврату.

40) Авансы на эксплоатацію, должные другимъ обществамъ.

41) Другіе текущіе расходы.

Пассивъ незатребованный.

42. Объявленный дивидендъ, проценты и аренда, срокъ которыхъ наступилъ, незатребованные.

43. Налоги, срокъ которымъ наступилъ.

Долги отсроченные.

44. Резервы эксплоатаціи:

а) Резервы на обновленіе;

б) Резервы для другихъ нуждъ.

45. Расходы по фондамъ спеціальныхъ фиденкомиссовъ.

46. Спорныя дѣла.

Остатки съ особымъ назначеніемъ.

47. Остатки резервовъ.

а) Резервы фондовъ амортизаціоннаго и выкупного;

б) Резервы страхового фонда и другихъ спеціальныхъ фондовъ.

в) Резервы безъ спеціальнаго назначенія.

48. Увеличенія актива предварительнымъ вычетомъ изъ доходовъ съ 30 іюня 1907 г.

Свободные остатки.

49. Сальдо прибылей и убытковъ.

Примѣчаніе: Здѣсь дѣло идетъ о проектѣ баланса, въ замѣнъ того, который былъ данъ въ таблицѣ 42.

Таблица 62.

Вспомогательныя службы—линіи паромовъ.

Доходы отъ эксплоатаціи.

Общіе отчеты

I. Доходы отъ пассажировъ.

II. Доходы отъ вагоновъ и скота.

III. Право концессій.

IV. Разные доходы.

Расходы по эксплоатаціи.

Общіе отчеты.

Отчетъ:

I. Содержаніе.

II. Расходы по перевозкѣ.

III. Общіе расходы.

Подробные отчеты

1. Землечерпаніе.

2. Зданіе, движимость и земельные участки.

3. Доки, мосты плавучіе и понтонные.

4. Телеграфныя и телефонныя линіи.

5. Паромы: ремонтъ.

6. Паромы: обновленіе.

7. Паромы: обезцѣниваніе.

8. Матеріалы и инструменты мастерскихъ.

9. Несчастные случаи съ людьми.

10. Другіе расходы.

11. Содержаніе сообща: дебетъ.

12. Содержаніе сообща: кредитъ.

II. Расходы по перевозкѣ:

13. Надзоръ.

14. Запасы и расходы въ портахъ.

15. Принадлежности и расходы береговые.

16. Телеграфная и телефонная службы.

17. Сертепартія пароходовъ.

18. Экипажъ пароходовъ.

19. Топливо для пароходовъ.

20. Вода для пароходовъ.

21. Другіе запасы и расходы на пароходахъ.

22. Потери и убытки.

23. Аварія матеріала.

24. Несчастные случаи съ людьми.

25. Другіе расходы.

26. Эксплоатація сообща: дебетъ.

27 Эксплоатація сообща: кредитъ.

III. Общіе расходы.

28. Расходы по управленію.

29. Судебные расходы.

30. Страхованіе.

31. Расходы кассы вспомоществованія.

32. Пенсіи при отставкѣ.

33. Бумага и бланки.

34. Другіе расходы.

35. Общее управленіе: дебетъ.

36. Общее управленіе: кредитъ.

Примѣчаніе: Таблица 62 содержитъ вспомогательныя службы, доходы и расходы которыхъ являются предметомъ особой группировки.

Приложеніе Б.

Мѣсячная вѣдомость доходовъ и расходовъ.

Полное названіе общества, представляющаго этотъ отчетъ _____

Годъ, оканчивающійся 30 іюня 1909 г.			Годъ, оканчивающійся 30 іюня 1910 г.		Увеличеніе (или уменьшеніе).	
Февраль 1909 г.	Итогъ съ 1 іюля 1908 г. по 28 февраля 1909 г.		Февраль 1910 г.	Всего отъ 1 іюля 1909 г. до 28 февраля 1910 г.	За мѣсяцъ.	За 8-ми мѣсячный періодъ.
		Перевозка по рельсамъ:				
		Доходъ отъ товаровъ (отчетъ 1).				
		Доходъ отъ пассажировъ (отчетъ 2).				
		Другіе доходы отъ перевозки (отчетъ 3—11).				
		Доходы, несвязанные съ перевозкой (отчеты 12—21)				
		Сумма доходовъ отъ эксплоатаціи.				
		Содержаніе пути и искусственныхъ сооруженій				
		Содержаніе подвижного состава.				
		Расходы матеріальной службы				
		Расходы по перевозкѣ				
		Общіе расходы.				
		Сумма расходовъ по эксплоатаціи.				
		Чистый доходъ (или дефицитъ).				
		Вспомогательныя службы:				
		Итогъ доходовъ.				
		Итогъ расходовъ				
		Чистая прибыль (или дефицитъ).				
		Итогъ чистыхъ доходовъ (или убытковъ)				
		Двѣнадцатая доля ежегодныхъ налоговъ.				
		Прибыль или убытокъ по эксплоатаціи				

Эксплоатируемая длина: 28 февраля 1909 г. (одноколейный путь) (тысячныя) (сотыя) — *28 февраля 1910 г.* (тысячныя) (сотыя).

Затѣмъ слѣдуетъ присяга, требуемая закономъ, въ подтвержденіе правильности отчета.

Приложеніе В.

Краткая группировка расходовъ по эксплоатаціи, которая употребляется Желѣзными дорогами Соединенныхъ Штатовъ. Большія сѣти пользуются болѣе полной группировкой съ 116 подробными отчетами.

I. Содержаніе пути и сооруженій:

1. Начальствующія лица.
2. Содержаніе платформъ и путей.
3. Содержаніе искусственныхъ сооруженій.
4. Содержаніе зданій, доковъ и верфей.
5. Несчастныя случаи съ людьми.
6. Другіе расходы по содержанію пути и сооруженій.

Итогъ отчетовъ №№ 1—6.

7. Содержаніе пути, станцій и пр. сооруженій общаго пользованія, дебетъ.
8. Содержаніе пути, станцій и пр. сооруженій общаго пользованія, кредитъ.

Итогъ содержанія пути и сооруженій.

Процентное отношеніе къ общей суммѣ расходовъ по эксплоатаціи.

II. Содержаніе подвижного состава.

9. Начальствующія лица.
10. Паровозы, ремонтъ.
11. Вагоны, ремонтъ.
12. Подвижной составъ въ бездѣйствіи, ремонтъ.
13. Служебный подвижной составъ, ремонтъ.
14. Подвижной составъ, обновленіе.
15. Подвижной составъ, обезцѣниваніе.
16. Несчастные случаи съ людьми.
17. Другіе расходы по содержанію подвижного состава.

Итогъ отчетовъ №№ 9—17.

18. Содержаніе подв. состава, находящагося въ общемъ пользованіи на станціяхъ, дебетъ.
19. Содержаніе подв. состава, находящагося въ общемъ пользованіи на станціяхъ, кредитъ.

Итогъ содержанія подвижного состава.

Процентное отноношеніе къ общей суммѣ расходовъ по эксплоатаціи.

III. Расходы коммерческой службы.

20. Расходы коммерческой службы.

Процентное отношеніе къ общей суммѣ расходовъ по эксплоатаціи.

IV. Расходы по перевозкѣ, эксплоатаціи и тягѣ.

21. Начальствующія лица и диспашеры.
22. Служба станціонная.
23. Станціонные машинисты.
24. Другіе служащіе для маневровъ.
25. Топливо для станціонныхъ паровозовъ.
26. Всѣ другіе расходы по станціи.
27. Эксплоатація путей и станцій общаго пользованія; дебетъ.
28. Эксплоатація путей и станцій общаго пользованія: кредитъ.
29. Машинисты и мотормены линіи.
30. Топливо для паровозовъ линіи.
31. Другіе запасы и расходы на паровозы линіи.
32. Поѣздная прислуга.
33. Запасы и расходы поѣздовъ.
34. Несчастные случаи съ людьми.
35. Убытки и аваріи.
36. Другіе несчастные случаи.
37. Всѣ другіе расходы по перевозкѣ.
38. Эксплоатація путей и способовъ передвиженія общаго пользованія; дебетъ.
39. Эксплоатація путей и способовъ передвиженія общаго пользованія: кредитъ.

Итогъ расходовъ по перевозкѣ.

Процентное отношеніе къ общей суммѣ расходовъ по эксплоатаціи.

V. Общіе расходы.

40. Управленіе.
41. Страхованіе.
42. Другіе общіе расходы.

Итогъ отчетовъ №№ 40—42.

43. Общее управленіе путей и станцій общаго пользованія: дебетъ.
44. Общее управленіе путей и станцій общаго пользованія: кредитъ.

Итогъ общихъ расходовъ.

Процентное отношеніе къ общей суммѣ расходовъ и эксплоатаціи.

Итогъ расходовъ по эксплоатаціи.

Процентное отношеніе расходовъ по эксплоатаціи къ доходамъ эксплоатаціи (коэффиціентъ эксплоатаціи).

Часть IV.

Пренія на засѣданіяхъ VIII-го Международнаго Желѣзнодорожнаго Конгресса по вопросамъ о водяныхъ и желѣзнодорожныхъ сообщеніяхъ и статистикѣ.

Журналы засѣданій VIII Международнаго Желѣзнодорожнаго Конгресса въ Бернѣ въ 1910 году.

Содержаніе: 1. Утреннее секціонное засѣданіе 6 іюля 1910 года.—2. Вечернее секціонное засѣданіе 6 іюля 1910 года.—3. Утреннее секціонное засѣданіе 8 іюля 1910 года.—4. Вечернее секціонное засѣданіе 8 іюля 1910 года.—5. Пленарное утреннее засѣданіе 14 іюля 1910 года.

1. *Утреннее секціонное засѣданіе 6 іюля 1910 года подъ предсѣдательствомъ г. Evelyn Cecil, товарища предсѣдателя секціи.*

Предсѣдатель. Слово принадлежитъ г-ну Акворту (Acworth), докладчику отъ Великобританіи.

Г-нъ Аквортъ докладываетъ по англійски.

Являясь здѣсь однимъ изъ делегатовъ, назначенныхъ англійскимъ Министерствомъ Торговли (Board of Trade), я долженъ, однако, прежде всего заявить, что это Министерство не имѣетъ никакого отношенія къ докладу, который былъ мнѣ порученъ Постоянной Комиссіей Желѣзнодорожныхъ Конгрессовъ задолго до моего избранія делегатомъ отъ Министерства Торговли; поэтому докладъ я представляю исключительно, какъ частное лицо.

Къ этому я прибавлю, что, если я не предлагалъ никакихъ запросовъ желѣзнодорожнымъ обществамъ, то это объясняется тѣмъ, что я считаю, что лишь опубликованныя статистическія данныя представляютъ интересъ для Международнаго Конгресса, такъ какъ только онѣ позволяютъ дѣлать сопоставленія.

Въ своемъ докладѣ я указалъ, что въ Соединенномъ Королевствѣ нѣтъ ни основныхъ правилъ составленія статистическихъ данныхъ, ни однообразной классификаціи расходовъ. Уже въ теченіе многихъ лѣтъ поступаютъ жалобы на неполность и неточность публикуемыхъ статистическихъ данныхъ. Отвѣтственность за подобное положеніе вещей падаетъ болѣе всего на Правительство, которое съ 1868 года предписало желѣзнодорожнымъ обществамъ закономъ представлять опредѣленныя статистическія данныя съ точнымъ указаніемъ деталей состава.

Въ 1906 г. Министерство Торговли избрало спеціальную Комиссію, въ которой я имѣлъ честь участвовать. Ей было поручено разсмотрѣніе вопросовъ объ измѣненіяхъ, которыя слѣдуетъ внести въ отчетность и статистику англійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Новыя формы, предложенныя этой Комиссіей, приложены къ моему докладу. Надо замѣтить, что въ Соединенномъ Королевствѣ никогда не старались привести классификацію расходовъ по эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ въ соотвѣтствіе съ классификаціей другихъ странъ. Я держался того мнѣнія, что это было бы полезно сдѣлать. Однако, Комиссія нашла невозможнымъ сдѣлать это, такъ какъ для этого пришлось бы нарушить всѣ традиціи англійскихъ

желѣзныхъ дорогъ, а также невозможно было бы произвести коренное преобразованіе безъ активнаго содѣйствія желѣзнодорожныхъ обществъ, которое они не были расположены оказать намъ.

Какъ примѣръ, могу привести паровозную отчетность. Почти во всѣхъ странахъ расходы по тягѣ отнесены къ расходамъ по эксплуатаціи, тогда какъ въ Англіи они служили, и будутъ служить и впредь предметомъ особой отчетности.

Главный вопросъ, который разрабатывался Комиссіей, заключался въ слѣдующемъ: имѣются ли основанія требовать отъ желѣзнодорожныхъ обществъ статистическихъ данныхъ въ тонно-миляхъ и въ пассажиро-миляхъ, учитывая одновременно длину пути и число перевезенныхъ единицъ (тоннъ и пассажировъ). Англійскія общества считаютъ, что подобная статистика, существующая почти во всѣхъ странахъ, не имѣетъ никакого значенія для Англіи. Комиссія раздѣлилась въ мнѣніяхъ по этому вопросу и большинствомъ 6 членовъ противъ 3 подтвердила пользу этой статистики. Однако, принимая во вниманіе оппозицію желѣзнодорожныхъ обществъ, лишь 3 члена изъ 9 нашли, что ее надо объявить обязательной.

Вы найдете во II приложеніи моего объясненія таблицы, представленныя этимъ меньшинствомъ въ подтвержденіе своего предложенія опубликовыванія тонно-миль и пассажиро-миль.

Приложеніе II содержитъ единогласно выраженныя пожеланія Комиссіи. Въ виду того, что Комиссія, въ которой были выражены разнородныя мнѣнія, сошлась на этихъ пунктахъ и что они были приняты безъ измѣненія Министерствомъ Торговли, надо полагать, что они пройдутъ безъ измѣненій и въ Парламентѣ. Проектъ закона въ этихъ чертахъ былъ представленъ недавно на разсмотрѣніе Парламента, и въ случаѣ его принятія, образцы приложенія *B* сдѣлаются узаконенной формой отчетности и статистики всѣхъ желѣзнодорожныхъ обществъ Соединеннаго Королевства.

Предсѣдатель. Прежде чѣмъ перейти къ краткому изложенію слѣдующаго доклада, мои англійскіе коллеги просятъ меня напомнить о заявленіи, сдѣланномъ Г-мъ Аквортомъ въ началѣ его рѣчи, а именно, что онъ говоритъ отъ своего собственнаго имени, а не въ качествѣ представителя Министерства Торговли. Г-нъ Аквортъ предусмотрительно сдѣлалъ лично это заявленіе, дабы избѣжать всякихъ недоразумѣній. Кромѣ того, здѣсь это является правиломъ: докладчики резюмируютъ отъ своего имени полученныя ими свѣдѣнія и представляютъ свои личныя замѣчанія и наблюденія, а отнюдь не говорятъ отъ имени правительства или общества, которыя они представляютъ.

Въ виду отсутствія докладчика по англійскимъ колоніямъ, я прошу Г-на Апльярда (Mr. Appleyard) соблаговолить резюмировать докладъ Сэра Томаса Рисъ Прайса (Sir Thomas Rees Price).

Г-нъ Апльярдъ докладываетъ по англійски.

Докладъ Сэра Томаса Р. Прайса о правительственныхъ желѣзныхъ дорогахъ центральной части южной Африки посвященъ условіямъ веденія статистики въ англійскихъ колоніяхъ, включая сюда желѣзныя дороги южной Африки и Австраліи, но онъ не касается Канады, которая приняла американскій методъ. Къ сожалѣнію, австралійскія желѣзныя дороги не доставили необходимаго матеріала, который позволилъ бы дать точный отчетъ о ихъ

дѣятельности и способѣ веденія работы. Отчетность желѣзныхъ дорогъ южной Африки приближается во многомъ къ американской отчетности.

Сэръ Томасъ Прайсъ находитъ прежде всего, что если бы всѣ желѣзныя дороги приняли одинъ и тотъ же методъ для своихъ статистическихъ матеріаловъ и для отчетовъ о своей дѣятельности, то это имѣло бы неисчислимыя выгоды для организаціи и администраціи желѣзныхъ дорогъ. Было бы, однако, преувеличеніемъ добиваться уже съ этихъ поръ полнаго однообразія ихъ статистическихъ данныхъ, а потому Сэръ Томасъ Рисъ Прайсъ хотѣлъ бы только, чтобы обсужденія конгресса привели къ скорѣйшему усвоенію однообразной формы, которую должны были бы принять всѣ члены-единомышленники для веденія счетовъ, отчетности и классификаціи расходовъ по желѣзнымъ дорогамъ.

Сэръ Томасъ Рисъ Прайсъ разсматриваетъ затѣмъ правила, принятыя разными администраціями англійскихъ колоній для ихъ статистическихъ работъ.

Изъ его отчета явствуетъ, что большинство статистическихъ матеріаловъ, составляемыхъ на желѣзныхъ дорогахъ въ англійскихъ колоніяхъ, могутъ быть отнесены къ одному изъ нижеслѣдующихъ двухъ видовъ:

а. Таблицы (включая сюда и таблицы, дающія приблизительныя цифры), которыя заготовляются настолько своевременно, что могутъ немедленно быть использованы администраціей исполнительныхъ службъ,

б. Статистическіе матеріалы болѣе законченнаго характера, составленіе которыхъ требуетъ большаго времени и которые иногда оказываютъ не столько услугъ при организаціи разныхъ временныхъ деталей по эксплоатаціи, сколько при разсмотрѣніи общихъ результатовъ и ихъ измѣненій и которыя служатъ, такимъ образомъ, администраціи указателями въ финансовыхъ и административныхъ вопросахъ.

Что же касается до расходовъ по эксплоатаціи, Сэръ Томасъ Рисъ Прайсъ констатируетъ, что на желѣзныхъ дорогахъ англійскихъ колоній въ классификаціи этихъ расходовъ не существуетъ никакого однообразія. Онъ полагаетъ, что соглашеніе относительно способовъ регистраціи расходовъ было бы очень выгодно для англійскихъ колоній и для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ всего міра. Соглашеніе должно касаться: а) возобновленій; б) улучшеній; в) расходовъ по первоначальному устройству; г) побочныхъ расходовъ (буфетовъ и т. д.), касающихся желѣзныхъ дорогъ.

Наилучшимъ критеріумомъ цѣнности статистическихъ матеріаловъ, какъ одной, такъ и другой категоріи, служитъ ихъ пригодность къ практическому примѣненію. Сэръ Томасъ Рисъ Прайсъ находитъ, что законченные статистическіе матеріалы оказались бы гораздо полезнѣе если бы, ради однообразія, всѣ администраціи, входящія въ составъ конгресса, вошли въ соглашеніе относительно нѣкоторыхъ пунктовъ, какъ, напримѣръ,—способа вычисленія длины линій, открытыхъ для пользованія, пробѣга поѣздовъ, пробѣга вагоновъ, числа тонно-миль и т. д. Введеніе однообразія въ самыя основанія статистики и созданіе нормальной классификаціи, одобренной конгрессомъ и принятой всѣми, прибавило бы значительно цѣнности статистическимъ даннымъ разныхъ желѣзныхъ дорогъ и позволило бы сопоставлять результаты дѣятельности разныхъ администрацій.

У меня въ распоряженіи есть извѣстное число документовъ и я по-

ставлю себѣ въ особое удовольствіе предоставить ихъ въ полное распоряженіе заинтересованнымъ лицамъ.

Предсѣдатель.—За отсутствіемъ докладчика по Америкѣ, г-на Паттерсона (Patterson), начальникъ товарнаго движенія Пенсильванской желѣзной дороги г-нъ Каунти (M. County) взялъ на себя трудъ сообщить собранію резюме доклада.

Г-нъ Паттерсонъ, (по англійски). Г-нъ Каунти не могъ, къ сожалѣнію, присутствовать на Конгрессѣ и мнѣ поручено резюмировать для васъ его докладъ въ нѣсколькихъ словахъ. Я жалѣю, что я не статистикъ и не могу, слѣдовательно, войти въ подробности по разнымъ пунктамъ. Но въ этомъ собраніи находится не мало превосходныхъ статистиковъ, которые могутъ заполнить этотъ пробѣлъ въ теченіе дальнѣйшихъ обсужденій. Г-нъ Каунти въ своемъ докладѣ приходитъ къ заключенію, что за послѣдніе десять или двадцать лѣтъ выгоды однообразной системы отчетности и веденія статистическихъ матеріаловъ выразились такъ ясно, что ее можно было бы ввести безъ затрудненій какъ на малыхъ, такъ и на большихъ желѣзныхъ дорогахъ, а также на тѣхъ, которыя вынуждены, по условіямъ своихъ концессій, вести нѣкоторые спеціальные счета. Личныя соображенія о рельсахъ и оборудованіи, которыя фигурируютъ въ докладѣ г-на Каунти, могутъ служить доказательствомъ такого положенія.

Необходимость и выгодность однообразной системы отчетности и статистики давно сознается въ Соединенныхъ Штатахъ. Федеральный Конгрессъ издалъ на этотъ счетъ предписанія, въ силу которыхъ Междуштатная Торговая Комиссія была облечена полномочіемъ строжайше слѣдить за соблюденіемъ законныхъ формъ, ею же изданныхъ. Между этой Комиссіей и желѣзнодорожными обществами состоялось соглашеніе для принятія общихъ правилъ для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ.

Докладчикъ полагаетъ, что статистика, занимающаяся лишь отдѣльными вопросами желѣзнодорожнаго хозяйства, не можетъ быть источникомъ полезныхъ справокъ, если она не пополняется и не поддерживается другими статистическими свѣдѣніями, въ каковомъ случаѣ она только и можетъ дать полное представленіе о всѣхъ отрасляхъ службы; опытъ подтверждаетъ это мнѣніе.

Каковы бы ни были методы веденія статистики, однако, для того, что бы ихъ можно было примѣнять съ ясностью и разумѣніемъ, всегда необходимы: 1. личное знакомство съ движеніемъ и пріемами эксплоатаціи со стороны того, кто ихъ проводитъ въ жизнь; 2. быстрота, при которой статистическія данныя доходили бы до служащихъ по эксплоатаціи по товарному движенію и по общей администраціи, въ сравнительно короткій послѣ событія срокъ. Это требованіе можетъ быть выполнено лишь при условіи дружной совмѣстной работы заинтересованныхъ служащихъ эксплоатаціи, тяги и контроля; 3. отдѣленіе во всѣхъ статистическихъ матеріалахъ фактовъ, подлежащихъ вѣдѣнію должностного лица, стоящаго во главѣ того отдѣла, для нуждъ котораго составлялись данныя статистическія свѣдѣнія,—отъ фактовъ, которые не подлежатъ вовсе или подлежатъ мало его вѣдѣнію,—съ точнымъ, при томъ, опредѣленіемъ этихъ двухъ категорій данныхъ; 4. наконецъ, какъ бы ни было основательно желаніе желѣзнодорожныхъ или правительственныхъ чиновниковъ ввести однообразную си-

стему отчетности, это желаніе не должно вести къ запрещенію примѣненія благоразумныхъ и предусмотрительныхъ мѣръ произвольными распоряженіями, какъ напримѣръ запрещеніе относить только расходы по ремонтнымъ работамъ на суммы эксплоатаціонныхъ доходовъ, съ требованіемъ отнесенія всѣхъ остальныхъ расходовъ на капиталъ по сооруженію желѣзной дороги.

Предсѣдатель. Г-нъ Блокъ (Mr Bloch) главный секретарь секціи беретъ на себя трудъ резюмировать докладъ г-на Баріоля (Mr Barriol) за отсутствіемъ этого послѣдняго.

Г-нъ Блокъ, главный Секретарь.—Г-ну Баріолю было поручено разсмотрѣть вопросъ о статистикѣ для всѣхъ странъ, за исключеніемъ странъ, говорящихъ на англійскомъ языкѣ. Его очень содержательный докладъ, начинается съ указанія важнаго значенія статистики въ особенности для установленія равновѣсія доходовъ и расходовъ. Онъ предлагаетъ раздѣлить разные виды статистическихъ матеріаловъ на четыре группы: 1. Статистика первоначальныхъ затратъ по сооруженію, финансовыхъ источниковъ и повинностей; 2. Статистика доходовъ. 3. Статистика расходовъ. 4. Различные статистическіе матеріалы.

Для первой г-нъ Баріоль предлагаетъ слѣдующее подраздѣленіе:

а) *Сооруженіе желѣзнодорожной линіи, включающее*: 1. Общіе расходы, общіе расходы по управленію, по главному управленію и т. д. 2. Пріобрѣтеніе земельныхъ участковъ, отчужденія, вознагражденіе нотаріусовъ и т. д. 3. Земляныя работы. 4. Верхнее строеніе и балластъ (матеріалы). 5. Постройка станцій, мастерскихъ, складовъ, депо, оборудованіе телеграфомъ и т. д.

б) *подвижной составъ*.

в) *мебель и оборудованіе*,

г) *снабженіе*,

д) *финансовые рессурсы*,

е) *повинности* (*проценты, погашенія, дополнительные расходы и т. д.*).

Статистику доходовъ г. Баріоль полагаетъ возможнымъ раздѣлить на слѣдующія группы: а) доходы отъ перевозокъ *большой скорости*, раздѣленной на спеціальныя категоріи: *доходы отъ пассажирскаго движенія* (по классамъ, родамъ поѣздовъ и тарифамъ), доходъ отъ перевозокъ багажа, собакъ, наличныхъ денегъ, почтовыхъ посылокъ, лошадей, скота и, наконецъ, товаровъ большой скорости, раздѣленныхъ по спеціальнымъ категоріямъ.

б) *доходы отъ перевозокъ малой скорости*, для которой, какъ думаетъ докладчикъ, раздѣленіе товаровъ могло бы быть еще подробнѣе;

в) *различные доходы*: отъ помѣстій, отъ неиспользованныхъ земель, отъ вокзаловъ, общихъ съ другими обществами, сдачи въ наемъ подвижного состава, помѣщенія капиталовъ и т. д.

г) *доходы по станціямъ и линіямъ*.

Переходя къ статистикѣ расходовъ, г-нъ Баріоль принимаетъ слѣдующія 5 большихъ статей расхода: центральная администрація; эксплуатація въ тѣсномъ смыслѣ; движеніе; тяга и подвижной составъ, ремонтъ пути и зданій. Докладчикъ въ то же время признаетъ, что трудно не сообразоваться на каждой желѣзной дорогѣ съ ея крупными административными задачами. Онъ прибавляетъ, что трудно достигнуть международной классификаціи, такъ какъ даже въ такой странѣ, какъ Франція, гдѣ высшая администрація устанавливаетъ опредѣленныя формы, и тамъ замѣчается различіе въ классификаціи разныхъ статей.

Г-нъ Баріоль желалъ бы, кромѣ того, установленія извѣстнаго числа подробныхъ статистикъ, именно: для пробѣга паровозовъ, поѣздовъ, вагоновъ, персонала; для средняго сестава поѣздовъ разнаго рода, для эксплоатаціи подвижного состава; для расходовъ на поѣздо-паровозо-вагоно-километръ; для несчастныхъ случаевъ, запозданій; для кассъ пенсіонныхъ и другихъ и т. д.

Въ заключеніе г-нъ Баріоль, резюмируя, говоритъ: приходится признать, что статистика не занимаетъ на всѣхъ вообще желѣзныхъ дорогахъ мѣста, на которое она имѣла бы право. Повидимому не сознаютъ точно всей важности услугъ, которыя она можетъ оказать, какъ немедленнымъ примѣненіемъ, вызываемымъ случайными измѣненіями торговли, движенія и т. п., такъ и общими обзорами, указывающими на общій ходъ дѣлъ.

Было бы безполезно заниматься веденіемъ статистики лишь ради удовольствія выписыванія таблицъ съ числами; однако всѣ указанныя мной статистики мотивированы и могутъ служить, прямо или косвенно, директорамъ и начальникамъ службъ къ выясненію результатовъ эксплоатаціи и примѣненія пріемовъ, установленныхъ для обезпеченія правильнаго функціонированія службъ.

Съ точки зрѣнія чисто статистической было бы полезно, что бы всѣ таблицы всѣхъ желѣзнодорожныхъ управленій, были одинаковаго образца, дабы облегчить, такимъ образомъ, сопоставленіе ихъ. Въ случаѣ если бы пожелали пойти по этому пути, слѣдовало бы начать съ приведенія къ одному образцу общихъ элементовъ статистическаго учета: длины пути, пробѣга поѣздовъ, вагоновъ, осей и т. д., т. е. всѣхъ статистическихъ матеріаловъ, которые я назвалъ вспомогательными.

Что касается введенія однообразія въ классификацію расходовъ по эксплоатаціи, то, повидимому, очень трудно придти съ соглашенію, такъ какъ въ такой странѣ какъ Франція, гдѣ извѣстная форма предписывается высшей администраціей,—замѣчается осязательная разница въ толкованіяхъ этой формы. Наибольшее, что можно посовѣтовать, это обычная классификація по крупнымъ административнымъ подраздѣленіямъ, каковы: общія службы, служба движенія, служба тяги, служба ремонта пути и зданій.

Закончивъ этотъ обзоръ идей г. Баріоля, я прошу у г. Предсѣдателя позволенія сохранить слово, чтобы лично высказаться по одному побочному вопросу. Любопытные доклады, которые пришлось услышать, занимались, мнѣ кажется, даннымъ вопросомъ съ точки зрѣнія внѣшней статистики обществъ, т. е. съ точки зрѣнія отношеній обществъ къ акціонерамъ, къ общественной и экономической власти: есть, однако, сторона, которую они игнорировали, а именно, сторона внутренней статистики.

Статистика даетъ въ руки обществамъ могущественное и интересное средство контролировать веденіе дѣла, а начальникамъ—оказывать дѣйствительное вліяніе на ходъ дѣлъ.

На меня былъ возложенъ докладъ по вопросу о скоро портящихся грузахъ и, къ моему удивленію, на вопросы, касающіеся результатовъ движенія, мнѣ отвѣчали, что нѣкоторыя общества—и отнюдь не незначительныя—объявили, что у нихъ не ведется статистики. Въ этомъ есть что-то необычайное, такъ какъ служба, которая идетъ безъ статистики, производитъ на меня впечатлѣніе слѣпца, не знающаго, куда онъ идетъ.

Независимо отъ значенія статистики для торговли, она является прекраснымъ средствомъ контролированія расходовъ. Всѣ согласятся со мной, если я скажу, что вообще личный составъ желѣзнодорожныхъ службъ является избраннымъ персоналомъ; въ большинствѣ случаевъ, агенты имѣютъ живѣйшее желаніе достичь наилучшихъ результатовъ, во-первыхъ, потому, что въ нихъ есть чувство долга, а затѣмъ, такъ какъ они стараются избѣгнуть замѣчаній. Если имъ чего-либо недостаетъ, иногда, то это знаній. Такъ вотъ средство къ успѣху можно найти именно въ статистикѣ.

По этому поводу я могу привести два очень интересныхъ примѣра.

Лѣтъ пятнадцать тому назадъ, общество Орлеанскихъ желѣзныхъ дорогъ ввело въ употребленіе таблицы, дающія для каждой станціи, въ очень сконцентрированномъ синоптическомъ видѣ, основныя элементы работы станціи, а также исчисленіе расходовъ персонала. Результаты превзошли всѣ ожиданія. Мы были поражены, увидавъ, что немедленно за введеніемъ этихъ таблицъ послѣдовала пріостановка въ расходахъ вокзальнаго персонала. Увеличеніе расходовъ не только замедлилось или пріостановилось, но даже уменьшилось.

Я полагаю даже, что результаты эти достигнуты прежде всего благодаря контролю, производимому персоналомъ станцій по собственному почину, а затѣмъ уже благодаря контролю центральнаго управленія. И въ самомъ дѣлѣ, благодаря этой мѣрѣ, персоналу были сообщены свѣдѣнія, благодаря которымъ они могли самостоятельно и добровольно внести улучшенія въ службу.

Намъ удалось достичь столь же любопытныхъ результатовъ касательно отпусковъ, даваемыхъ по болѣзни. Наши агенты являются, какъ я уже сказалъ, избраннымъ элементомъ, однако, и между ними попадаются, какъ вездѣ, менѣе сознательные и менѣе добросовѣстные. Въ нашемъ Управленіи выплачивается полное жалованье во время болѣзни и попадаются врачи, склонные иногда несоразмѣренно преувеличивать продолжительность отдыховъ, даваемыхъ больнымъ или раненымъ агентамъ. Нѣсколько лѣтъ тому назадъ нами было предпринято составленіе статистики въ отношеніи дней отдыха, даваемыхъ каждымъ изъ врачей больнымъ своего участка. Затѣмъ, мы написали тѣмъ изъ врачей, у которыхъ продолжительность предписываемаго ими отдыха переходила полученную среднюю величину, запросивъ у нихъ о причинѣ этой ненормальной продолжительности.

Этой простой справки оказалось достаточно, чтобы уничтожить злоупотребленія и вызвать уменьшеніе дней отдыха. Такъ, напримѣръ: средняя дней отсутствія, равнявшаяся 5,9 въ 1907 г., понизилась до 5,5 въ 1908 и на 5,3 въ 1909 гг. Такой результатъ можно назвать значительнымъ. А потому я полагаю, что было бы полезно направить наши изысканія и наши труды на внутреннюю статистику, и я предлагаю вамъ принять слѣдующую формулу:

«Представляется желательнымъ, чтобы изученіе и сопоставленіе способовъ изученія тѣхъ статистическихъ данныхъ, которыя употребляются разными желѣзно-дорожными администраціями для контроля дѣятельности своихъ агентовъ, послужило предметовъ одного изъ вопросовъ, имѣющихъ быть поставленными на одной изъ ближайшихъ сессій Международнаго Желѣзнодорожнаго Конгресса».

Г-нъ Фроловъ (представитель Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д.). Сэръ Томасъ Прайсъ въ своемъ докладѣ указываетъ на важность распредѣленія расходовъ между пассажирскимъ и товарнымъ движеніемъ; задача эта чрезвычайно затруднительна, быть можетъ, даже неразрѣшима, и всѣ предлагаемыя рѣшенія обоснованы совершенно произвольно.

Я попрошу позволенія показать собранію результаты, которыхъ я достигъ, примѣняя къ этому вопросу теорію вѣроятностей.

Я взялъ для этой цѣли статистическія данныя, касающіяся двадцати-пяти сѣтей русскихъ желѣзныхъ дорогъ за трехлѣтній періодъ до русско-японской войны и допустилъ предположеніе, что общая расходность каждой сѣти зависѣла отъ слѣдующихъ пяти факторовъ: длины сѣти, числа поѣздо-километровъ пассажирскихъ, числа поѣздо-километровъ товарныхъ, числа осе-километровъ товарныхъ, числа осе-километровъ пассажирскихъ. Примѣнивъ къ вышеупомянутымъ статистическимъ даннымъ методъ наименьшихъ квадратовъ, я получилъ слѣдующіе результаты:

Расходы по эксплоатаціи, не зависящіе отъ пробѣга поѣздовъ, оказались весьма незначительными,—около 1.000 или 2.000 франковъ въ среднемъ съ километра при 30.000 или 40.000 франковъ общихъ расходовъ на километръ. Этотъ результатъ вполнѣ совпадаетъ съ образомъ мыслей г.г. Кольсона и Марліо (Colson et Marlio) въ ихъ очеркѣ о себѣстоимости добавочнаго транспорта въ случаѣ усиленія правильнаго и значительнаго движенія.

Я нашелъ, кромѣ того, что себѣстоимость осе-километра для пассажирскихъ поѣздовъ превышаетъ вдвое цѣну осе-километра товарныхъ поѣздовъ.

Я долженъ, однако, прибавить, что этотъ методъ не можетъ быть примѣненъ, когда дѣло идетъ объ отдѣльной желѣзной дорогѣ; въ случаѣ же довольно обширной группы дорогъ,—стараясь, что бы онѣ были однородны, хотя бы и различны по интенсивности движенія,—возможно было бы, мнѣ кажется, извлечь каждый разъ правило, которое послужило бы основой для распредѣленія расходовъ между пассажирскимъ и товарнымъ движеніемъ, даже для отдѣльныхъ дорогъ.

Г-нъ Тимоновъ, товарищъ Предсѣдателя.—Я позволю себѣ привлечь вниманіе секціи на два учрежденія, имѣющія касательство къ желѣзнодорожной статистикѣ; это, съ одной стороны,—«Международный Статистическій Институтъ», который по предложенію одного изъ своихъ членовъ,—генерала Вендриха, бывшаго товарищемъ Министра Путей Сообщенія въ Петербургѣ,—образовалъ спеціальную комиссію, имѣющую изучить статистическіе вопросы по международному транспорту, съ другой стороны—«Центральное Бюро Международнаго Сообщенія», имѣющее свое мѣстопребываніе въ Бернѣ и организующее собранія международныхъ съѣздовъ; на одномъ изъ этихъ собраній было рѣшено приступить къ основательному изученію вопроса, касающагося объединенія желѣзнодорожныхъ статистикъ. Въ этихъ цѣляхъ Федеральное Швейцарское Правительство два—три года тому назадъ вошло въ дипломатическія сношенія со всѣми странами, и въ настоящее время вопросъ о собраніи спеціальнаго съѣзда, имѣющаго цѣлью объединеніе желѣзнодорожныхъ статистикъ стоитъ на очереди.

Если труды Статистическаго Института имѣютъ общій и теоретическій интересъ, то совсѣмъ иное значеніе имѣютъ труды съѣзда, о которомъ я

только что говорилъ: послѣдній преслѣдуетъ ту же цѣль, къ которой стремимся и мы, а именно цѣль практическую.

Желѣзнодорожная статистика не есть теоретическая наука: напротивъ, эта наука имѣетъ цѣлью дать управленіямъ желѣзныхъ дорогъ возможно точныя свѣдѣнія, дабы они могли извлечь изъ находящагося въ ихъ распоряженіи средствъ перевозокъ возможно большую пользу.

Международная Ассоціація Желѣзнодорожныхъ Конгрессовъ должна была бы способствовать сколь возможно успѣху этого начинанія, и я имѣю честь предложить, чтобы къ заключеніямъ, которыя Вы будете вотировать, было прибавлено одно спеціальное предложеніе, слѣдующаго содержанія:

„Желательно, что бы предложеніе, сдѣланное Федеральнымъ Швейцарскимъ Правительствомъ—созвать международный спеціальный съѣздъ, имѣющій цѣлью вызвать объединеніе желѣзнодорожной статистики, имѣло результатомъ установленіе въ возможно короткій срокъ, статистики желѣзныхъ дорогъ, позволяющей съ легкостью сопоставлять, по крайней мѣрѣ, главные элементы эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ въ разныхъ странахъ".

Г-нъ фонъ-Злуханъ (von Zluchan), Начальникъ правительственныхъ виртембергскихъ желѣзныхъ дорогъ, (по нѣмецки). Изъ всего что вы слышали, вы не можете не вывести заключенія, что хорошая и точная статистика имѣетъ громадное значеніе для самихъ желѣзныхъ дорогъ, а кромѣ того, для экономической жизни государства вообще. Внѣ всякаго сомнѣнія она является однимъ изъ важнѣйшихъ критеріумовъ экономическаго состоянія разныхъ странъ. Однако для того, что бы эти статистики могли достичь своей цѣли надо было бы, что бы разныя желѣзнодорожныя управленія могли сравнивать свои выводы съ выводами другихъ и, если бы случилась въ томъ надобность, измѣнять свою организацію, что бы достичь одинаково успѣшныхъ результатовъ, или устранять неблагопріятные элементы? Поэтому статистика должна, главнымъ образомъ, быть построена на одинаковыхъ основныхъ правилахъ: въ этомъ отношеніи будетъ, въ особенности трудно уравнять правительственныя желѣзныя дороги съ частными.

У насъ въ Германіи, преобладаетъ система правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ: однако наряду существуютъ довольно значительныя дороги, принадлежащія частнымъ обществамъ. На частныхъ желѣзныхъ дорогахъ финансовая сторона играетъ, конечно, главную роль, между тѣмъ какъ правительственныя желѣзныя дороги, придавая большое значеніе коэффиціенту эксплоатаціи, могутъ въ тоже время имѣть въ виду значеніе и пользу желѣзныхъ дорогъ въ общественной жизни вообще.

Только что было обращено вниманіе на тотъ фактъ, что во многихъ странахъ не введены одинаковыя основанія для статистики на желѣзныхъ дорогахъ, и она часто нуждается въ усовершенствованіяхъ. Касательно этой стороны я могу сказать, что въ Германіи положеніе иное. У насъ существуетъ однообразный типъ для всѣхъ нѣмецкихъ желѣзныхъ дорогъ. Эта статистика обнимаетъ 32 большихъ таблицы. Я упомяну лишь о главнѣйшихъ. Таблицы указываютъ одинаковымъ способомъ: владѣльца дороги, длину, особенности продольнаго профиля и особенности плана; телеграфное и сигнализаціонное оборудованіе; число станцій, искусственныя сооруженія и зданія; поддержаніе и возобновленіе пути: расходы по содержанію, возобновительныя и новыя работы по зданіямъ; наличность и рас-

ходы, касающіеся оборудованія паровозовъ, пассажирскихъ вагоновъ, багажныхъ и товарныхъ вагоновъ. Эти таблицы даютъ также указанія касательно пробѣга подвижного состава, перевозки пассажировъ и багажа, расходовъ по сооруженію, по страхованію отъ болѣзней, помощи инвалидамъ и пострадавшимъ отъ несчастныхъ случаевъ при работѣ. Наконецъ, указаны въ подробностяхъ финансовые результаты въ доходахъ и расходахъ. Кромѣ того, въ Германіи существуетъ извѣстный сводъ правилъ отчетности по доходамъ и расходамъ.

Подобно тому, какъ мы установили вышеизложенныя формы по отношенію къ *Германскимъ* желѣзнымъ дорогамъ, такъ поступаемъ мы и по отношенію къ *Союзу*, введя и тамъ однообразную статистику. Въ Союзъ, какъ извѣстно вамъ, входятъ не только германскія желѣзныя дороги, но также и правительственныя австрійскія и венгерскія, а также нѣкоторыя другія, находящіяся въ сношеніи съ Германіей и Австріей. Эта статистика включаетъ, подобно статистикѣ германскихъ желѣзныхъ дорогъ, въ пяти или шести главныхъ отдѣлахъ, важнѣйшія указанія, касающіяся эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, доходовъ и расходовъ. Эти статистики оказываютъ намъ неоцѣнимую помощь: ихъ значеніе въ томъ, что всѣ желѣзныя дороги Союза, могутъ легко сравнивать свои выводы.

И такъ, вмѣстѣ съ г-мъ Тимоновымъ я прихожу къ заключенію, что надо пропангандировать общую статистику, одинаковую для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ и соотвѣтствующую предложеніямъ Постоянной Комиссіи. Она позволила бы, какъ я уже сказалъ, Управленіямъ сопоставлять результаты своей дѣятельности и вносить въ эксплоатацію своихъ дорогъ улучшенія и измѣненія. Для того, что бы было возможно сравненіе, необходимо, чтобы статистика имѣла общія правила и основанія въ главнѣйшихъ пунктахъ. Можетъ быть—я позволяю себѣ предложить эту мысль—Германскія желѣзныя дороги могутъ дать подходящія основанія. Кромѣ того, статистика способствуетъ сравненію условій различныхъ управленій, лишь при условіи ея однообразія.

Наконецъ слѣдуетъ придавать особую важность своевременному, быстрому и одновременному опубликованію статистическихъ данныхъ, такъ какъ только при этомъ условіи они могутъ приносить истинную пользу.

Сэръ Чарльсъ Оуэнсъ (Sir Charles Owens) представитель Лондонской и Юго-Западной желѣзныхъ дорогъ, (по англійски). Я былъ счастливъ видѣть, что разсматриваемый важный вопросъ вошелъ въ программу конгресса. Всякое управленіе желѣзныхъ дорогъ должно ввести полную и соотвѣтствующую своимъ задачамъ статистику для того, чтобы поставить свою служебную дѣятельность на должную высоту; изъ собственнаго опыта я пришелъ къ убѣжденію, что нѣкоторыя статистики имѣютъ значительную важность для иныхъ странъ и вовсе не имѣютъ значенія для другихъ. Я не думаю, что возможно достичь однообразія статистической системы для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ. Я присоединяюсь къ мнѣнію, выраженному въ докладахъ г-на Каунти и г-на Томаса Рисъ Прайса. Что касается до введенія тонно-мили какъ базы для статистики, то г-нъ Грирсонъ (Grierson), одинъ изъ опытнѣйшихъ и даровитѣйшихъ директоровъ желѣзныхъ дорогъ Англіи, сказалъ въ комиссіи лѣтъ двадцать пять тому назадъ, что статистика, имѣющая своимъ основаніемъ тонно-милю, была испробована годами и тогда же выяснилась

ея полная непригодность для условій желѣзныхъ дорогъ Англіи. Именно по этой причинѣ ее оставили. Эта статистика была испробована не только на „Great Western Railway", на которой служитъ г-нъ Грирсонъ, но и на „London and North—Western Railway", и оба общества оставили эту систему, какъ непригодную съ точки зрѣнія эксплоатаціи англійскихъ желѣзныхъ дорогъ. Статистическія свѣдѣнія бываютъ иногда слишкомъ многочисленны: что касается меня, то я видѣлъ часто веденіе такихъ, которыя совершенно не нужны.

Другое соображеніе заключается въ томъ, что статистика, въ рукахъ неумѣлыхъ агентовъ, ведетъ непремѣнно къ ошибкамъ. Когда хотятъ примѣнять подробныя статистики, надо вручать веденіе ихъ опытнымъ лицамъ, знающимъ всѣ условія службы. На американскихъ желѣзныхъ дорогахъ ограничиваютъ суммы, которыя берутся съ доходовъ для расходовъ по работамъ по улучшеніямъ дорогъ. Съ другой стороны, въ Англіи почти всѣ общества имѣютъ установленную норму такихъ расходовъ и все, что ниже нея, относится на счетъ доходовъ. Такъ, напримѣръ, на „London and South—Western", всѣ улучшенія, стоящія менѣе 200 ф. стерлинговъ (5.000 франковъ) дѣлаются изъ суммъ доходовъ; на другихъ дорогахъ эта цифра доходитъ до 500 ф. стерлинговъ (12.500 франковъ). Англійскія общества желѣзныхъ дорогъ приняли за общее правило, что до извѣстной цифры улучшенія должны быть причисляемы не на счетъ первоначальнаго устройства, но на счетъ доходовъ и, по моему мнѣнію, это очень хорошая финансовая политика.

Вопросъ о тонно-милѣ обсуждался въ теченіе продолжительнаго періода времени въ собраніи Счетоводной Желѣзнодорожной Ассоціаціи (Railway Accountant's Association) въ Лондонѣ. Предполагали, что тонно-миля могла бы служить единицей тарифныхъ ставокъ, но затѣмъ пришлось отказаться отъ этой мысли, такъ какъ увидѣли, что средній тарифъ на тонну галантерейныхъ вещей или на уголь не будетъ служить основаніемъ для опредѣленія тарифа для стальныхъ рельсовъ. Я перейду теперь къ докладу г-на Акворта (Acworth).

Г-нъ Акворть,—одинъ изъ моихъ старыхъ друзей, и я надѣюсь, что онъ мнѣ проститъ, если я скажу ему непріятныя вещи, но я вынужденъ, такъ сказать, защитить способъ веденія дѣлъ на англійскихъ желѣзныхъ дорогахъ, отъ нападокъ, произведенныхъ на него г-номъ Аквортомъ въ его докладѣ. Г-нъ Акворть говоритъ, что онъ не является представителемъ Торговой Палаты, но такъ какъ онъ еще менѣе является представителемъ Общества Англійскихъ желѣзныхъ дорогъ, то я не могу не придти къ заключенію, что г-нъ Акворть является лишь господиномъ Аквортомъ. Начинаетъ г-нъ Акворть съ утвержденія, что въ Соединенныхъ Штатахъ нѣтъ дѣйствующихъ статистическихъ правилъ. Истина заключается въ томъ, что у г-на Акворта существуетъ пристрастіе къ извѣстной серіи правилъ и такъ какъ онъ не находитъ ихъ среди существующихъ, то онъ утверждаетъ, что правилъ нѣтъ; это—какъ если бы любитель герани, найдя въ какомъ либо саду лишь цвѣтущіе кусты розъ, заявилъ вернувшись, что въ саду нѣтъ цвѣтовъ.

Какое впечатлѣніе могло произвести его заявленіе о томъ, что не существуетъ статистическихъ дѣйствующихъ правилъ, на Министерство Торговли, которое имѣетъ полномочіе требовать веденія статистическихъ данныхъ? Какое

впечатлѣніе произвело оно на выдающихся дѣятелей желѣзнодорожнаго дѣла, засѣдающихъ въ Совѣтахъ Управленій желѣзнодорожныхъ обществъ, и на инженеровъ и агентовъ, прошедшихъ служебныя степени и знающихъ нужды обществъ. Сказать, что нѣтъ правилъ въ отчетности желѣзныхъ дорогъ—есть нелѣпость. Я ссылаюсь на самого г-на Акворта. Онъ говоритъ въ своемъ докладѣ, что въ 1868 г. парламентъ вотировалъ законъ, предписывавшій всѣмъ правленіямъ желѣзныхъ дорогъ изготовлять и опубликовывать каждый семестръ докладъ, сопровождаемый отчетностью и статистикой, согласно образцамъ, утвержденнымъ во всѣхъ подробностяхъ самимъ закономъ. Говоря, что какъ статистика, такъ и синія книги, могутъ вестись по системѣ, не имѣющей своимъ основаніемъ никакихъ правилъ, есть на мой взглядъ, очевидная нелѣпость.

Г-нъ Акворть говоритъ затѣмъ о раздѣленіи расходовъ по содержанію пути на 4 отдѣла и приводитъ заявленіе, сдѣланное главнымъ начальникомъ пути моего правленія о томъ, что частичные расходы распредѣляются по главнымъ отдѣламъ совершенно произвольно. Приводимое заявленіе было сдѣлано на лекціи, которая читалась въ Лондонѣ въ школѣ экономіи, слушателямъ по желѣзнодорожному дѣлу. На этой же лекціи лекторъ говорилъ продолжительно о той заботливости и тщательности, съ которыми составляется желѣзнодорожная отчетность. Лекторъ сказалъ слѣдующее:

„Правила, въ томъ видѣ, въ какомъ я изложилъ ихъ вамъ, прилагались и прилагаются чрезвычайно тщательно англійскими обществами желѣзныхъ дорогъ и даютъ самые удовлетворительные результаты. Каждая единица отвѣтственныхъ расходовъ зарегистровывается какъ общее или часть отчетной группы, все равно—идетъ ли дѣло о работахъ съ надсмотрщикомъ, которому поручено наблюденіе за частью пути, или же о канцеляріи начальника службы. Если она изображаетъ часть отчетной группы, то дѣлается новое подраздѣленіе. Основываясь именно на этихъ правилахъ, устанавливаютъ различные счета вплоть до повторительнаго обзора и именно такимъ образомъ всѣ статьи расхода подводятся къ соотвѣтственнымъ имъ статьямъ или къ ихъ спеціальнымъ подраздѣленіямъ. Всякая статья расхода, будь это расходъ на жалованіе, тягу или матеріалъ, (три большія категоріи расходовъ), заносится на отчетный листъ, который долженъ быть принятъ и классифицированъ подлежащей службой или однимъ изъ отвѣтственныхъ отдѣловъ. Дѣлаетъ ли подобная система впечатлѣніе чего то случайнаго и допускающаго произволъ въ группировкѣ статей? Подобное утвержденіе и неискренне, и неосновательно.

Достойно сожалѣнія, что рѣшивъ ввести въ программу Конгресса докладъ о практической сторонѣ службы на британскихъ желѣзныхъ дорогахъ, постоянная Комиссія не избрала, для составленія этого доклада, служащаго по отчетности въ какомъ-нибудь изъ желѣзнодорожныхъ правленій; онъ представилъ бы докладъ, основанный на своемъ личномъ опытѣ. Никто не можетъ обвинить г-на Акворта въ умышленномъ желаніи ввести кого бы то ни было въ заблужденіе своими доводами, но, хотя г-нъ Акворть очень талантливый дилетантъ, однако онъ, все же, не спеціалистъ въ разсматриваемомъ вопросѣ и въ деталяхъ часто ошибается совершенно. Г-нъ Акворть говорилъ о гостиницахъ. Онъ говоритъ, что текущій приходъ и расходъ отелей не помѣщены въ доходахъ и расходахъ по эксплоатаціи, но записаны

отдѣльно въ рубрику „различное". Это не соотвѣтствуетъ дѣйствительности. Эта статья или, вѣрнѣе, доходъ, извлекаемый изъ эксплоатаціи отелей, помѣщенъ въ отчетности подъ рубрикой «квартиры». Далѣе, г-нъ Акворть говоритъ о пріемахъ учета по товарному движенію. Г-нъ Акворть говоритъ, что на англійскихъ желѣзныхъ дорогахъ товарный тарифъ включаетъ въ себѣ не только перевозку по желѣзной дорогѣ, но и доставку товара на станцію и отправку его на домъ—безъ особыхъ за это начетовъ. Это утвержденіе вѣрно только до извѣстной степени, но съ извѣстныхъ точекъ зрѣнія оно очень не точно. Большая часть товаровъ перевозится по англійскимъ желѣзнымъ дорогамъ по особому тарифу, который ниже нормальнаго и обыкновенно въ него не входитъ ни привозъ на станцію, ни доставка на домъ. Что касается перевозки изъ Ливерпуля, то тарифъ включаетъ полученіе товара и его доставку на домъ въ конечномъ пунктѣ линіи, но никакъ не въ Ливерпулѣ. Г-нъ Акворть дѣлаетъ эти ошибки, такъ какъ онъ не знакомъ на дѣлѣ съ условіями службы.

Онъ говоритъ затѣмъ, что изъ девяти членовъ комиссіи, на которую возложено изученіе этого вопроса, трое были изъ желѣзнодорожнаго міра и ихъ рѣшеніе было заранѣе ими составлено, а значитъ, такимъ образомъ, для нихъ измѣненія въ рѣшеніи не могло быть. Я заявляю, что агенты англійскихъ желѣзныхъ дорогъ были совершенно независимы при изученіи этого вопроса; въ самомъ дѣлѣ, каждый свидѣтель, явившійся передъ комиссіей, приглашался привести примѣръ, доказывающій преимущества, которыя можно было извлечь изъ статистики тонно-миль и пассажиро-миль.

У меня, лично, нѣтъ никакой предвзятой мысли по этому вопросу и, если кто либо меня убѣдитъ, что выгодно принять статистику въ тонно-миляхъ равно какъ какую либо другую, я буду радъ принять ее. Вопросъ о статистикѣ въ тонно-миляхъ лишь внутренній. Если американскія желѣзныя дороги находятъ ее выгодной, то не мнѣ критиковать ихъ точку зрѣнія и, я думаю, что наши американскіе друзья точно также не расположены критиковать англійскія желѣзныя дороги, если онѣ находятъ, что эта статистика не отвѣчаетъ никакимъ полезнымъ цѣлямъ.

2. Вечернее секціонное засѣданіе 6-го іюля 1910 года подъ предсѣдательствомъ г. Кольсона (Colson).

Предсѣдатель.—Мы возобновляемъ обсужденіе съ вопроса XIV.

Г-нъ Самъ Фей (Sam Fay), представитель Great Central Railway, Англія, (по англійски). Подобно сэру Чарльсу Оуэнсу, я другъ м-ра Акворта и на основаніи этой дружбы я позволю себѣ возразить на нѣкоторые пункты его доклада. Я, кстати убѣжденъ, что время, потраченное имъ на изученіе тонно-мили было бы употреблено съ бо́льшей пользой, если бы онъ занялся акклиматизаціей змѣй въ Ирландіи.

Служащіе на англійскихъ желѣзныхъ дорогахъ относятся съ глубокимъ недовѣріемъ къ статистикѣ въ тонно-миляхъ, такъ какъ можно сказать, что при условіяхъ, нынѣ существующихъ въ Англіи, ее пришлось бы примѣнять къ вещи, не имѣющейся на лицо.

Въ тѣхъ странахъ, гдѣ желѣзныя дороги эксплуатируются правительствомъ, а, слѣдовательно, находятся въ рукахъ только одной администраціи, или гдѣ онѣ подчинены разнымъ системамъ, но вызываютъ мало

или вовсе не вызываютъ осложненіи, которыя встрѣчаются въ Англіи,— тамъ статистическія данныя въ тонно-миляхъ указываютъ среднюю ставку въ тоннахъ и миляхъ, и даютъ по крайней мѣрѣ нѣкоторое представленіе о стоимости въ тоннахъ и миляхъ въ среднемъ—(какова бы ни была цѣнность такой средней)—для разнообразнѣйшихъ предметовъ, которыхъ объемъ и вѣсъ не имѣетъ никакого взаимоотношенія.

Нѣкоторые утверждали, легкомысленно, что надо предоставить отчетности выясненіе того, какъ распредѣлять доходы и расходы между Обществами, дѣятельность которыхъ очень перепутана въ Англіи. Однако, безконечное разнообразіе и громадное количество товаровъ, проходящихъ по различнымъ желѣзнымъ дорогамъ въ поѣздахъ, принадлежащихъ чужимъ обществамъ, а не дорогамъ, по которымъ они идутъ, дѣлаютъ невозможнымъ опредѣленіе числа тонно-миль, которое могло бы выяснить ставку перевозки на тонно-милю, какую должна платить публика, или указывать хотя бы приблизительно себѣстоимость на тонно-милю, какъ для общества, берущаго на себя перевозку товара, такъ и для общества—владѣльца той или иной части пробѣгаемаго пути

Чтобы показать всю сложность этой общей работы англійскихъ желѣзнодорожныхъ обществъ, особенно въ главныхъ промышленныхъ центрахъ, гдѣ, слѣдовательно, количество перевозимыхъ товаровъ наиболѣе значительно, я приведу два примѣра раздѣла доходовъ для транзитныхъ поѣздовъ, отъ начала до конечнаго пункта.

Поѣздъ № 1 начинаетъ свой путь со станціи, принадлежащей обществу *A*, которое отпускаетъ его. Онъ проходитъ затѣмъ по линіи, принадлежащей обществу доковъ, которому уплачиваютъ вознагражденіе въ 1 шиллингъ (1,25 фр.) за вагонъ; затѣмъ по линіи общества *B*, длиною въ одну милю 30 „chaînes“ (32,21 километра), съ опредѣленнымъ тарифомъ въ 3 пенса за тонну (30,76 сантима за метрическую тонну), плата, которая причитается обществу, независимо отъ ставки на тонну перевозимыхъ товаровъ; затѣмъ по линіи въ 19 миль 43 „chaînes“ (31,44 километровъ), принадлежащей опять обществу *A*, отправившему его, и плата за весь этотъ участокъ пути поступаетъ, конечно, въ пользу общества, затѣмъ идетъ на протяженіи 30 миль 30 „chaînes“ (48,88 километровъ) по линіи общества *C*, одна треть собственности которой принадлежитъ обществу *A*, съ платой за тягу и веденіе локомотива, зависящей отъ цѣны угля при выходѣ его изъ шахты;— затѣмъ по 67 „chaînes“'амъ (1,34 километра) линіи общества *D*, принадлежащей на половину обществу *A*, съ половиной остатка выручки послѣ отчисленія 20 процентовъ обществу *C*; затѣмъ по части пути въ 10 миль 75 „chaînes“ (17,59 километровъ), принадлежащей въ третьей части обществу *C*; затѣмъ по праву проѣзда по 29 „chaînes“'амъ (0,58 километра) линіи общества *E* съ платой въ 0.325 пенса за тонну (3,332 сантима за метрическую тонну); затѣмъ по 2 милямъ 16 „chaînes“'амъ (3,54 километра) линіи общества *C*, затѣмъ по 4 милямъ 44 „chaînes“'амъ (55,60 километровъ) линіи общества *A*; затѣмъ въ силу права проѣзда по 15 милямъ 23 „chaînes“'амъ (24,70 километрамъ) сѣти общества *F*; съ платой 40 процентовъ, и, наконецъ, по 4 милямъ 44 „chaînes“'амъ (7,32 километрамъ) желѣзной дороги общества *G* по праву проѣзда, считая по 33,33 процента прямого тарифа, а всего по 120 милямъ и 1 „chaîne“ (193,20 километрамъ) 8-ми желѣзныхъ дорогъ, принадлежащихъ различнымъ владѣльцамъ, и съ восемью различными мето-

дами раздѣла доходовъ и расходовъ. Кромѣ того, вознагражденіе колеблющееся между 0,15 и $^2/_3$ пенса за вагонъ и милю (1.54 до 6.77 сантима за вагонъ и километръ) отчисляется, смотря по разстоянію и роду вагоновъ, на кредитъ общества *A* за пользованіе его вагонами по линіи общества *C*.

Поѣздъ № 2 начинаетъ свой пробѣгъ на желѣзной дорогѣ *H*, идетъ по 29 „chaînes“'амъ (0,58 километровъ) по собственной линіи, затѣмъ въ силу права проѣзда, по 37 „chaînes“'амъ (0,74 километровъ) по линіи *K* за установленную плату въ $1^3/_5$ пенса за тонну (16,403 сантима за метрическую тонну), какова бы ни была плата, полученная за перевезенные товары. Затѣмъ онъ проходитъ 60 миль 22 „chaînes“ (97 километровъ) по линіи, принадлежащей самому обществу *H*, съ преміей въ 3 мили (4,83 километра) по части общества *L* изъ стоимости всего транзита; затѣмъ въ силу права проѣзда, онъ идетъ по линіи общества *L* на протяженіи въ 30 миль 53 „chaînes“ (49,34 километровъ), за вознагражденіе въ 33.33 процента со стоимости всего транзита; всего онъ проходитъ 91 милю 61 „chaînes“ (147.66 километровъ) по тремъ различнымъ дорогамъ съ четырьмя различными методами раздѣла доходовъ и расходовъ.

Самому сообразительному человѣку было бы затруднительно установить цифру на тонно-милю, указывающую какое-либо соотношеніе между тарифомъ, который платитъ публика, и выручкой, какъ общества *A* или *H*, такъ и другихъ дорогъ, по которымъ проходятъ товары.

Я знаю случай, гдѣ право проѣзда имѣетъ мѣсто на 25 „chaînes“'ахъ (0,50 километра) желѣзной дороги и общество, владѣющее ею, получаетъ вознагражденіе какъ за одну милю (1,61 километра) за все разстояніе, за вычетомъ 25 процентовъ; болѣе милліона тоннъ въ годъ перевозятся въ этихъ условіяхъ на этомъ короткомъ разстояніи.

Въ тѣхъ частяхъ Англіи, гдѣ желѣзнодорожное движеніе развито наиболѣе сильно, подобныя или аналогичнаго характера комбинаціи встрѣчаются часто и огромное движеніе происходитъ при такихъ условіяхъ.

Если бы эти случаи были единичны или встрѣчались рѣдко, то можно было бы ими пренебречь въ отношеніи перевозки товаровъ и минераловъ, но на дѣлѣ это не такъ, и въ большихъ промышленныхъ центрахъ они являются часто правиломъ, а не исключеніемъ. Часть сборовъ или расходовъ, или обоихъ вмѣстѣ, произведенныхъ на участкѣ пути, приходится обществу, не владѣющему имъ.

Я могу привести въ примѣръ общество, гдѣ на 21 милліонъ поѣздо-миль и 24 милліона машино-миль, приходится на движеніе по линіямъ другихъ обществъ 6 милліоновъ поѣздо-миль и 8 милліоновъ машино-миль.

Приходится имѣть дѣло съ совладѣніемъ на половину, на треть или на пятую часть; и расходы или доходы на милю, исчисляемые на протяженіе отъ 60 „chaînes“ до 20 миль (отъ 1,20 километра до 32,20 километра) относятся къ большому товарообмѣну. Въ общемъ, эти расчеты не имѣютъ никакого соотношенія съ цѣнами, которыя взимаются съ публики, ни съ совершенной работой, но зависятъ отъ прежнихъ договоровъ, когда дороги еще строились, и ихъ размѣръ, болѣе или менѣе значительный, зависитъ отъ торговаго значенія, какимъ обладали соотвѣтствующія общества во времена, когда эти договоры заключались.

То же самое можно сказать о сдѣлкахъ, касающихся уплатъ за право проѣзда, которыя колеблются обыкновенно отъ 20 до 40 процентовъ; большая часть этихъ сдѣлокъ парламентскаго происхожденія и въ нѣкоторыхъ случаяхъ онѣ не покрываютъ расходовъ по эксплоатаціи и по тягѣ; въ другихъ случаяхъ онѣ, напротивъ, представляютъ собой сумму высшую, нежели тѣ расходы, которые несетъ общество, обязанное обезпечить тягу поѣздовъ. То же замѣчаніе относится къ установленнымъ платежамъ, взимаемымъ съ общества, которое пользуется правомъ проѣзда.

Опубликованіе, на подобной базѣ, цифръ тонно-миль не могло бы имѣть никакого практическаго значенія ни для взаимнаго сравненія обществъ, ни какъ показатель той ставки, какую должны платить торговцы за тонно-милю, ни для расходовъ по тягѣ за тонно-милю. Единственно, кто могъ бы воспользоваться этими цифрами, это тѣ люди, которые рады использовать всякую палку, которую имъ даетъ судьба въ руки, на спинѣ этихъ „собачьихъ" желѣзныхъ дорогъ.

Кромѣ этого основного возраженія, противъ опубликованія цифръ, выведенныхъ изъ неправильныхъ данныхъ, служащіе на англійскихъ желѣзныхъ дорогахъ смотрятъ недоброжелательно на установленіе среднихъ, касающихся тарифа и собственной стоимости перевозки товара, такъ какъ эти среднія не имѣютъ между собой никакого соотношенія или имѣютъ его мало. Можно было бы привести множество примѣровъ, однако достаточно будетъ и одного.

Вагонъ въ 12 тоннъ возьметъ 12 тоннъ извѣстнаго товара, между тѣмъ болѣе объемистый товаръ потребуетъ 12 вагоновъ, которые вмѣстятъ, слѣдовательно, тотъ же тоннажъ. Такимъ образомъ, въ одномъ случаѣ будетъ помѣщаться 12 тоннъ въ одномъ вагонѣ съ четырьмя колесами, а въ другомъ — будетъ сорокъ восемь колесъ, двигающихся по одной и той же дорогѣ. Кромѣ того, въ одномъ случаѣ перевозимый мертвый грузъ будетъ равняться 6 тоннамъ, а въ другомъ—72 тоннамъ, между тѣмъ какъ полезный грузъ будетъ одинаковъ въ обоихъ случаяхъ и статистическія данныя по тонно-милямъ сравняютъ ихъ въ стоимости перевозки.

И вотъ на основаніи подобнаго „салата" доходовъ и расходовъ, которые предстоитъ дѣлить между обществами, не основываясь ни на оплаченномъ тарифѣ, ни на стоимости произведенной работы, а на основаніи несравнимыхъ между собою единицъ, желаютъ, чтобы англійскія общества ввели статистику въ тонно-миляхъ. Можно ли удивляться, если мы утверждаемъ, что расходы, которые потребовались бы на эту работу, поведутъ къ безцѣльной тратѣ денегъ, между тѣмъ какъ трудъ будетъ потраченъ большой.

Любопытно констатировать, что въ то самое время, какъ въ Англіи усиленно рекомендуютъ установить статистику въ тонно миляхъ, профессора административной организаціи желѣзныхъ дорогъ въ Америкѣ, т. е. въ странѣ, которая болѣе всѣхъ другихъ, быть можетъ, удѣлила вниманія этому вопросу, стараются довести до minimum'а, а никакъ не преувеличить значеніе этихъ статистическихъ данныхъ въ тонно-миляхъ. Такъ профессоръ Дьюснепъ (Dewsnup) Иллинойскаго университета, пишетъ въ недавней статьѣ по этому вопросу слѣдующее:

„Существуютъ писатели и правящія учрежденія, которые такъ счастливо устроены, что предполагаютъ, что всѣ трудности исчезнутъ, какъ дымъ, если только прибѣгнуть къ какой-нибудь волшебной базѣ исчисленія, какъ

напримѣръ, къ тонно-милѣ или поѣздо-милѣ, или другой подобной базѣ. Эти инженеры философы до такой степени опережаютъ насъ, бѣдныхъ смертныхъ, что имъ вовсе не представляется труднымъ опредѣлить расходъ по содержанію даннаго пути, вызываемый съ одной стороны экспрессомъ въ 500 тоннъ, идущимъ со скоростью 50 миль (80 километровъ) въ часъ, и съ другой — товарнымъ поѣздомъ въ 2,500 тоннъ, идущимъ со скоростью 12 миль (19 километровъ) и останавливающимся болѣе или менѣе долго на каждой станціи. Поза этихъ людей можетъ быть весела, но она не убѣдительна".

И далѣе:

„Среднее ариѳметическое, правда, достигается, но примѣнять его чрезвычайно опасно, если только не снабдить его объясненіями, оговорками и ограниченіями, гдѣ только посвященные смогутъ оріентироваться и то еще съ большей осторожностью".

Онъ добавляетъ:

„Между тѣмъ, тонно-миля какъ мѣра, представляется мало удовлетворяющей; ея обобщающій характеръ лишаетъ ее неизбѣжно всякаго значенія, разъ условія, какъ это бываетъ обыкновенно, разнятся".

Наконецъ, онъ настаиваетъ на необходимой осторожности въ пользованіи статистическими данными въ Америкѣ.

„Ни служащіе на желѣзной дорогѣ, ни писатели, пользующіеся этими статистическими данными, не умѣли удержаться въ должныхъ границахъ въ этомъ вопросѣ. Слишкомъ часто прибѣгаютъ они къ разсужденіямъ, которыя, какъ сказалъ о нихъ нѣсколько лѣтъ тому назадъ хорошо извѣстный статистикъ, внушаютъ невольно мысль о человѣкѣ, который пытался бы перейти высокую преграду и для этого сталъ бы поднимать себя за ушки своихъ сапогъ".

Что касается вопроса о той пользѣ, которую можетъ оказать исчисленіе въ тонно-миляхъ организаціи и движенію по перевозкѣ товаровъ, то я полагаю, что существуетъ разница лишь въ терминологіи между методами, которые употребляютъ на англійскихъ желѣзныхъ дорогахъ, и тѣми, которые примѣняются въ Соединенныхъ Штатахъ. Что касается этой послѣдней страны, то, мнѣ кажется, я не ошибусь, если скажу, что все, что касается товарнаго движенія, то средняя работа вагоновъ выражена въ тоннахъ, а валовой тоннажъ этихъ вагоновъ взятъ за базу при опредѣленіи подлежащей развитію силы тяги паровозовъ на каждой отдѣльной части пути. Въ Англіи самый употребительный методъ заключается въ томъ, что мѣрою для подлежащей развитію силы тяги паровозовъ берется вагонъ по своему классу, т. е. своей вмѣстимости по вѣсу и объему пустой или нагруженный. Тогда какъ въ Америкѣ нагрузка выражается въ „тоннахъ", въ Англіи она выражается въ „вагонахъ", средняя общая нагрузка которыхъ извѣстна. Методы, слѣдовательно, приблизительно одинаковые и лишь наименованія различны, какъ я говорилъ.

Свѣдѣнія, которыми располагаютъ управляющіе англійскими желѣзными дорогами, составляются въ видѣ еженедѣльныхъ, двухразовыхъ въ мѣсяцъ и полугодовыхъ статистическихъ данныхъ и аналогичны тѣмъ свѣдѣніямъ, которыя перечислилъ сэръ Томасъ Рисъ Прайсъ, и которыя употребляются въ англійскихъ колоніяхъ, хотя они и имѣютъ иную форму.

Управляющіе англійскими желѣзными дорогами относятся очень осмо-

тительно къ среднимъ выводамъ и стараются получить точные факты въ наиболѣе конкретной формѣ. Они находятъ, что благодаря своимъ методамъ, они достигаютъ большого знанія настоящаго положенія вещей, чѣмъ ежели бы они поклонялись одному богу среднихъ выводовъ.

Меня просятъ заявить, что всѣ представители англійскихъ желѣзныхъ дорогъ, присутствующіе на этомъ конгрессѣ,—за исключеніемъ одного—присоединяются къ замѣчаніямъ сэра Чарльза Оуэнса и къ выводамъ, которые я представилъ вамъ. Они убѣдились изъ личнаго опыта, на основаніи собственныхъ изысканій и изслѣдованій, которыя они дѣлали, пробуя примѣнить тонно-милю, что эта система совершенно не пригодна для Англіи.

Достойно сожалѣнія, что на конгрессъ не былъ представленъ ни одинъ докладъ по статистикѣ, которою пользуются различные англійскіе администраціи съ исключительной цѣлью освѣдомленія и для внутреннихъ надобностей и которая не представляетъ собой отчетовъ, предназначенныхъ для опубликованія.

Г-нъ Хель (Hale). Американскій желѣзнодорожный союзъ, (по англійски).—Я надѣюсь, что конгрессъ приметъ заключенія доклада г-на Каунти (County), которыя вполнѣ соотвѣтствуютъ его содержанію и составлены въ такой обобщающей формѣ, что противъ нихъ нельзя возразить.

Г-нъ Каунти ясно показалъ выгодную сторону статистики, составленной такимъ образомъ, чтобы служащіе на желѣзныхъ дорогахъ могли ею пользоваться для наблюденія за службою своихъ подчиненныхъ; въ этомъ состоитъ чрезвычайно важное значеніе статистики.

Я не предполагалъ принимать участіе въ обсужденіи статистическихъ данныхъ въ тонно-миляхъ, но послѣ всего, что было сказано, я считаю себя обязаннымъ привлечь вниманіе на одинъ или два пункта.

Противники системы въ тонно-миляхъ находятъ, что примѣненіе ея было бы неблагопріятно для раціональной организаціи обслуживанія такого первокласснаго и разнообразнаго движенія какъ въ Англіи. Мнѣ достаточно будетъ сказать вамъ, что будучи во главѣ службы движенія товаровъ большой скорости на „Пенсильванской желѣзной дорогѣ", я нашелъ статистику въ тонно-миляхъ чрезвычайно полезной. Вовсе не необходимо употреблять всегда цифры тонно-миль, основанныя на среднемъ всѣхъ перевезенныхъ товаровъ; онѣ могутъ быть установлены для разныхъ родовъ товара и подобныя данныя часто оказываются выгодными.

Г-нъ Самъ Фей (M-r Sam Fay) познакомилъ насъ только что съ мнѣніемъ профессора Дьюснепа, но я не думаю, чтобы профессоръ Дьюснепъ претендовалъ на выраженіе Американской точки зрѣнія, такъ какъ онъ по происхожденію англичанинъ и поселился въ Соединенныхъ Штатахъ лишь недавно. Мы съ профессоромъ Дьюсненомъ близкіе друзья. Я читалъ, по его просьбѣ, лекціи его ученикамъ, но есть пункты, по которымъ мнѣніе его отнюдь не выражаетъ мнѣнія служащаго американской желѣзной дороги.

Въ Соединенныхъ Штатахъ встрѣчаются часто условія заема путей, подобные тѣмъ, о которыхъ упоминалъ г-нъ Фей; такъ, въ Чикаго каждый поѣздъ „Балтиморской и Огайоской желѣзной дороги" проходитъ по дорогамъ четырехъ разныхъ обществъ. Но тоннажъ и пробѣгъ намъ извѣстенъ и, такимъ образомъ, намъ не трудно установить сравнительное исчисленіе доходовъ и расходовъ, беря за основаніе тонно-милю.

Я не постигаю, какъ безъ наличности статистики въ тонно-миляхъ управляющіи желѣзными дорогами можетъ составить себѣ точное представленіе объ ихъ эксплоатаціи.

3. Утреннее секціонное засѣданіе 8 іюля 1910 года подъ предсѣдательствомъ г. Кольсона (Colson).

Г-нъ Джекомбъ Гудъ (Jacomb Hood), Лондонская и Юго-Западная желѣзная дорога (по-англійски). Мистеръ Аквортъ, вплетая меня въ свой докладъ, пользуется совершенно неправильно примѣромъ, который я привелъ на лекціи, прочитанной мною ученикамъ „Лондонской школы экономическихъ наукъ", объ издержкахъ по содержанію желѣзныхъ дорогъ.

Въ этой лекціи я выдвинулъ на первый планъ необходимость возможно точнаго разбора и классификаціи расходовъ для достиженія экономности въ эксплоатаціи, а также объяснилъ, что по причинамъ внутренней службы, нельзя довольствоваться тѣми нѣсколькими общими статьями, предусмотренными закономъ для статистики англійскихъ желѣзнодорожныхъ обществъ.

Я сказалъ, что для практическихъ нуждъ, я считаю эти нѣсколько статей совершенно недостаточными и что было бы чрезвычайно полезно и повело бы къ большой экономіи, если бы подробныя статистики, составляемыя сейчасъ большинствомъ инженеровъ англійскихъ желѣзныхъ дорогъ, были бы приняты, какъ правило.

Я оспариваю утвержденіе, чтобы какой либо инженеръ англійской желѣзной дороги могъ заносить произвольно расходы въ одну изъ пяти статей расходовъ, которыя входятъ въ образецъ отчетности, утвержденной закономъ.

Принадлежа къ числу тѣхъ, которые должны тратить ежегодно крупныя суммы денегъ на содержаніе желѣзныхъ дорогъ, я убѣжденъ, что большинство желѣзнодорожныхъ инженеровъ согласится со мной, если я скажу, что всѣ разумныя мѣры, употребленныя для того, чтобы подчинить расходы анализу и сопоставленію, оправдываютъ себя и способствуютъ экономіи, и я смѣло могу заявить, что для внутреннихъ нуждъ изысканія и анализы этого рода уже вошли въ общее употребленіе.

Г-нъ Паттерсонъ (Patterson), Пенсильванская желѣзная дорога, (по англійски). Я не собираюсь оспаривать хотя бы одно слово изъ комментаріевъ, которые сэръ Чарльзъ Оуэнсъ привелъ относительно доклада мистера Каунти. Напротивъ, въ качествѣ представителя мистера Каунти, а также отъ собственнаго имени, я позволю себѣ выразить нашу искреннюю благодарность за благосклонныя и краснорѣчивыя слова сэра Чарльза.

Однако же, я былъ бы несправедливъ, если бы я не присовокупилъ, что онъ говоритъ о статистикѣ въ тонно-миляхъ какъ о „свершившемся фактѣ", а не какъ о статистикѣ, которая еще находится въ стадіи опыта. Онъ насъ предваряетъ отъ ошибки, которая состояла бы въ неправильномъ употребленіи статистики или во взглядѣ на нее, какъ на „единственный цвѣтокъ сада" по метафорѣ сэра Чарльза; но его оговорка касается лишь способа примѣненія статистики; онъ не возражаетъ противъ самой статистики, такъ какъ онъ является ея искреннимъ сторонникомъ, я въ этомъ убѣжденъ.

Полезность любой статистики зависитъ отъ того, насколько разумно она примѣняется. Будетъ, быть можетъ, нѣсколько скучно и сухо, но тѣмъ не

менѣе, можетъ быть, полезно показать, какъ можно пользоваться статистическими данными въ тонно-миляхъ, избѣгая вмѣстѣ съ тѣмъ риска, указаннаго г-омъ Каунти и резюмированнаго съ такимъ талантомъ и умѣньемъ сэромъ Чарльзомъ Оуэнсомъ; поэтому я обращаюсь къ вашей снисходительности, господинъ предсѣдатель и милостивые государи, и прошу позволенія изложить отъ имени общества „Пенсильванской желѣзной дороги" одинъ спеціальный случай, который довольно близко подходитъ ко многимъ случаямъ, встрѣчающимся на другихъ американскихъ желѣзныхъ дорогахъ.

Случай, который мы имѣемъ честь предложить вашему вниманію, представляетъ собой сравненіе расходовъ на тонно-милю на Нью-Іоркской и Филадельфійской вѣтвяхъ „Пенсильванской желѣзной дороги". Обѣ эти вѣтви очень не схожи между собой. Филадельфійская перевозитъ преимущественно минеральный товаръ на далекія разстоянія. Нью-Іоркская перевозитъ разные товары на небольшія разстоянія. Вѣтвь Филадельфійская включаетъ въ себя городъ Филадельфію и доставляетъ товары на домъ при посредствѣ рельсового пути. Вѣтвь Нью-Іоркская включаетъ островъ Мангаттанъ и доставляетъ товары на домъ при посредствѣ воднаго пути. И вотъ статистика на тонно-милю выяснила фактъ, что расходы на тонно-милю достигаютъ приблизительно 3 „mills" (1,03 сантима на тонно-километръ) на Филадельфійской линіи, 8 „mills" (2,74 сантима)—на Нью-Іоркской линіи.

Въ виду этого факта у насъ могло бы явиться искушеніе остановиться немедленно на томъ выводѣ, что доставка водой менѣе выгодна, нежели доставка рельсовая. Однако, мы еще разъ примѣнили статистику въ тонно-миляхъ съ большими подробностями, раздѣляя расходы—на поѣздные расходы, на расходы по разгрузкѣ судовъ, расходы по маневрированію и расходы станціонные, и пришли къ выводу, что всѣ элементы имѣли значеніе, но главной причиной большого различія двухъ вѣтвей были расходы станціонные.

Я полагаю, что примѣръ, приведенный мною, показываетъ, что тонно-миля, использованная какъ должно, дала намъ такія свѣдѣнія, касающіяся станціоныхъ расходовъ, какихъ мы не могли бы достичь инымъ путемъ. Утверждая это, я, все же, самымъ дружескимъ образомъ, присоединяюсь къ предупрежденію, сдѣланному сэромъ Чарльзомъ Оуэнсомъ и г-омъ Каунти, а именно, что вообще, а также въ частномъ, приведенномъ мною случаѣ, мы могли сдѣлать, быть можетъ, и сдѣлали, неподобающее употребленіе изъ этой статистики; каждую статистику можно примѣнить и хорошо и дурно. Напримѣръ, каждую статистическую данность можно примѣнить отдѣльно, независимо отъ всѣхъ другихъ и въ этомъ случаѣ она можетъ только привести къ ошибочнымъ выводамъ. Статистика въ тонно-миляхъ не составляетъ исключенія изъ этого общаго правила, но я утверждаю, что, когда она примѣнена правильно, она представляетъ собой самую яркую розу статистическаго сада, если употребить опять метафору сэра Чарльза Оуэнса.

Чтобы закончить, позвольте мнѣ привести нѣсколько размышленій, внушенныхъ мнѣ вышеизложенными фактами.

1. Сопоставленіе двухъ вѣтвей „Пенсильванской желѣзной дороги" показало намъ, что наша станціонная служба ведется неправильно.

2. Оно побудило насъ изучить станціонную службу въ другихъ странахъ.

3. Американцевъ отнюдь нельзя назвать скромными въ этомъ вопросѣ станціонной службы. Однако, сопоставленіе расходовъ въ тонно-миляхъ сдѣлало насъ скромнѣе, а слѣдовательно оказало благодѣтельное вліяніе въ самомъ возвышенномъ смыслѣ этого слова.

4. Наше изученіе сопоставленій расходовъ въ тонно-миляхъ имѣло своимъ результатамъ—привлечь наше вниманіе на станціонную службу заграницей и особенно въ Лондонѣ.

5. Разсмотрѣвъ условія въ Лондонѣ, мы вынесли впечатлѣніе, что англійскіе желѣзнодорожные служащіе далеко опередили насъ въ своей организаціи станціонной службы и что мы можемъ склониться передъ ними, какъ ученики.

Господинъ предсѣдатель и милостивые государи, если мы посланы — я и еще нѣсколько моихъ американскихъ коллегъ, въ дорогую старую Англію, родину нашихъ предковъ, дабы изучить станціонную службу и привѣтствовать сэра Чарльза Оуэнса, какъ нашего учителя, то могу ли я надѣяться, что сэръ Чарльзъ Оуэнсъ припишетъ наше смиреніе достоинствамъ статистики въ тонно-миляхъ?

Г-нъ Аплъярдъ (Appleyard) (по-англійски). Было выражено желаніе имѣть свѣдѣнія о распредѣленіи расходовъ по пассажирскому и по товарному движенію; я охотно представляю себя въ распоряженіе членовъ секціи и сообщу имъ всѣ подробности дѣла, извѣстныя мнѣ.

Что касается статистики въ тонно-миляхъ, то я нахожу, что общія указанія очень желательны, но что ихъ очень трудно установить для частностей.

По отношенію къ путямъ Южной Африки и другихъ колоній сравненіе статистическихъ выводовъ съ данными другихъ странъ, а особенно съ данными американскихъ желѣзныхъ дорогъ, было очень полезно и позволило ввести большія улучшенія въ эксплоатацію.

Слѣдовало бы дѣлать обзоры, обнимающіе продолжительные періоды времени, напримѣръ, въ десять или пятнадцать лѣтъ.

Особенно важна отчетность расходовъ на организацію путей, на персоналъ, а особенно на погашеніе, которое очень разнообразно въ различныхъ странахъ.

Г-нъ фонъ Стригль (von Strigl), австрійскія казенныя желѣзныя дороги, (по нѣмецки). — Г-нъ предсѣдатель, милостивые государи, я желалъ бы сказать нѣсколько словъ по поводу одного вопроса, который былъ упомянутъ уже нѣсколько разъ въ продолженіе нашего обсужденія и былъ даже сдѣланъ предметомъ заключительныхъ проектовъ.

Дѣло идетъ о возможности сравнивать желѣзнодорожныя статистики между собою и, если представится случай, о выработкѣ международнаго типа для нихъ. Я начну съ того, что скажу, что Австрія всегда посвящала особое вниманіе развитію желѣзнодорожной статистики. Каждый годъ появляется тамъ очень обширное изданіе, заключающее въ себѣ подъ 1.326 рубриками не только самые важные выводы по эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, но и нѣкоторое количество иныхъ полезныхъ свѣдѣній. Кромѣ того, эта статистика включаетъ, на совершенно одинаковыхъ принципахъ, какъ казенныя, такъ и частныя желѣзныя дороги; она занимается не только главными и мѣстными путями, но и маленькими вѣтвями, то есть желѣз-

ными дорогами второстепеннаго порядка; наконецъ, она содержитъ въ себѣ и промышленныя сопоставленія.

Между тѣмъ, какъ было уже сказано здѣсь нѣсколько разъ, имѣетъ особо важное значеніе—приблизить эти статистическія свѣдѣнія къ свѣдѣніямъ другихъ странъ. Къ несчастью, подобное сравненіе невозможно сдѣлать вполнѣ точно, даже въ ограниченномъ размѣрѣ. Подобнымъ же образомъ желѣзнодорожныя статистики другихъ странъ обыкновенно не могутъ быть взаимно сравниваемы. Слѣдуетъ отмѣтить, что австрійское правительство всегда шло навстрѣчу, въ предѣлахъ возможнаго, усиліямъ, употребляемымъ уже съ давнихъ лѣтъ, къ выработкѣ международной желѣзнодорожной статистики. По этому предмету я хотѣлъ еще упомянуть о попыткѣ созданія международной желѣзнодорожной статистики и о замѣткѣ, появившейся по этому вопросу двадцать пять лѣтъ назадъ, составленной и изданной надворнымъ совѣтникомъ фонъ Брахелли (von Brachelli), служившемъ въ австрійскомъ министерствѣ торговли, вѣдавшемъ тогда желѣзнодорожными дѣлами.

Вопросъ представляется теперь такъ: если теперешнее положеніе вещей ведетъ къ невозможности сравнивать статистики различныхъ странъ между собой, то можетъ ли оно измѣниться въ болѣе или менѣе близкомъ будущемъ. Основываясь на своемъ опытѣ, я откровенно отвѣчу отрицательно на этотъ вопросъ. Независимо отъ различія условій, съ которыми вообще приходится считаться статистикамъ въ различныхъ странахъ, классификація для предметовъ, входящихъ въ одинаковыя рубрики, очень различна въ отдѣльныхъ странахъ. Статистическая же классификація, въ частности, тѣсно связана въ отношеніи финансовыхъ результатовъ съ правилами отчетности, принятой въ различныхъ странахъ, и въ настоящее время существуютъ, какъ намъ сказали, различія, которыя нельзя устранить сразу, въ предѣлахъ одной и той же страны, и представляется очевиднымъ, что подобныя различія должны быть еще болѣе значительны между двумя различными странами и нѣтъ возможности ихъ устранить. Дѣйствительно, всякое управленіе желѣзныхъ дорогъ откажется передѣлать радикальнымъ образомъ, только ради сравненія статистическихъ данныхъ, правила отчетности, которыя ей привычны, спеціально приспособлены къ ея условіямъ и должны прежде всего отвѣчать другимъ цѣлямъ, а не статистикѣ.

Трудность, которая сопряжена со всякой мѣрой подобнаго рода, особенно ярко выражена статистикой союза нѣмецкихъ желѣзныхъ дорогъ, по поводу которой одинъ изъ предшествовавшихъ уважаемыхъ ораторовъ выразилъ мнѣніе, что она могла бы служить основаніемъ международной желѣзнодорожной статистикѣ. А между тѣмъ составленіе цифровыхъ данныхъ для этой статистики „Verein'a", въ который входятъ лишь нѣмецкія, австрійскія, венгерскія, румынскія и голландскія желѣзныя дороги, представляетъ большія трудности для большинства желѣзныхъ дорогъ, хотя она и заключаетъ въ себѣ гораздо менѣе подробностей, нежели оффиціальныя статистики желѣзныхъ дорогъ другихъ странъ, въ виду того, что въ данную схему надо вмѣстить очень большое число статистическихъ данныхъ.

Однако ясно, что распространеніе этой статистики, даже послѣ уменьшенія количества подлежащихъ опубликованію данныхъ, должно было бы происходить въ самыхъ широкихъ размѣрахъ, для того, чтобы международная

статистика имѣла какую-либо цѣнность. Я хочу сказать, что съ точки зрѣнія странъ, которыя бы она охватила, она не должна была бы имѣть, или имѣть очень мало, пробѣловъ, особенно же значительныхъ, а это невозможно. Я обращаю ваше вниманіе на то, что указанныя только что трудности, мѣшающія введенію статистики Verein'a, повели уже теперь къ принятію предварительныхъ мѣръ въ томъ отношеніи, что объемъ статистики, вѣроятно съ 1910 года, долженъ быть сильно уменьшенъ, можетъ быть на четверть того, что она представляетъ собой сейчасъ.

Если вслѣдствіе всѣхъ этихъ причинъ, изложенныхъ мною только въ очень краткомъ видѣ, я положительно держусь мнѣнія, что условія, необходимыя для созданія международной статистики желѣзныхъ дорогъ не существуютъ теперь и не явятся въ близкомъ будущемъ, то все же я не хочу упустить случая высказать предложеніе, которое способно примирить различныя точки зрѣнія. Дѣйствительно, хотя вѣроятно, что конгрессъ придетъ къ заключенію, что необходимыхъ для установленія международной статистики желѣзныхъ дорогъ основаній нѣтъ и таковыя еще не могутъ быть выработаны, онъ все же могъ бы выразить пожеланіе, чтобы постоянная комиссія изучила слѣдующій вопросъ: не слѣдуетъ ли объединить и опубликовать нѣкоторыя изъ главнѣйшихъ данныхъ, касающихся желѣзныхъ дорогъ тѣхъ странъ, которыя представлены на конгрессѣ. Эти свѣдѣнія были бы въ сжатой формѣ слѣдующія: длина строительная и эксплоатаціонная, стоимость постройки, составъ и пробѣгъ подвижного состава, число перевезенныхъ пассажировъ, тоннажъ перевезенныхъ товаровъ, валовой доходъ, сумма расходовъ и доходовъ и, наконецъ, окончательный финансовый результатъ.

Быть можетъ, потомъ можно будетъ послѣдовательно дополнить другими свѣдѣніями эти краткія данныя, которыя, допуская составленіе ихъ на одинаковыхъ основаніяхъ, имѣютъ извѣстную цѣнность, особенно если будутъ опубликованы возможно ранѣе. Во всякомъ случаѣ, такимъ образомъ было бы положено основаніе международной статистикѣ желѣзныхъ дорогъ, осуществленіе которой, къ несчастью, немыслимо въ данную минуту и должно быть предоставлено будущимъ поколѣніямъ.

Предсѣдатель.—Милостивые Государи, я считаю нужнымъ напомнить, что у насъ нѣтъ стенографа для англійскаго языка, потому что оффиціальный языкъ конгресса французскій и принципіально рѣчи должны быть произносимы или на французскомъ языкѣ, или на языкѣ страны, въ которой засѣдаетъ конгрессъ, замѣтки же, записываемыя секретарями, позволяютъ намъ представить лишь краткіе отчеты рѣчей, произнесенныхъ по англійски. Въ виду этого я прошу ораторовъ, которымъ желательно, чтобы полный отчетъ, который будетъ напечатанъ позже, воспроизвелъ полностью сообщенія, сдѣланныя на иномъ языкѣ, чѣмъ французскій или нѣмецкій, передать текстъ этихъ сообщеній въ секретаріатъ.

Г-нъ Вурхисъ (Voorhees). Philadelphia & Reading Railway, (по англійски). Единообразное составленіе хорошо выработанныхъ статистическихъ таблицъ, позволяющихъ дѣлать сравненія изъ года въ годъ, имѣетъ большую цѣнность для желѣзнодорожныхъ обществъ.

Если статистики ведутся безъ предварительнаго соглашенія между различными желѣзнодорожными обществами, то выводы, сдѣланные изъ нихъ, имѣютъ мало значенія и могутъ лишь ввести въ заблужденіе, какъ законо-

дателя, такъ и капиталиста, и вообще публику, за исключеніемъ тѣхъ случаевъ, когда сравненія эти дѣлаются персоналомъ, вполнѣ освѣдомленнымъ съ особенностями и движеніемъ тѣхъ желѣзныхъ дорогъ, по которымъ выводы сравниваются.

Изученіе статистическихъ данныхъ какой-либо желѣзной дороги не даетъ еще точной суммы стоимости перевозокъ, совершенныхъ по этой дорогѣ. Можно опредѣлить чистый доходъ общей эксплоатаціи извѣстной желѣзной дороги, но невозможно опредѣлить точно стоимость каждаго отдѣльнаго элемента этой эксплоатаціи, какъ бы ни была точна классификація расходовъ и съ какою бы тщательностью она не производилась.

Г-нъ Алленъ (H. C. Allen). Буэносъ-Айресская Великая Южная желѣзная дорога, (по англійски). Въ докладѣ, сдѣланномъ мною въ Комиссіи, о которой говорилъ г-нъ Аквортъ, я сказалъ, что общество, къ которому я принадлежу, ведетъ статистику въ тонно-миляхъ и пассажиро-миляхъ уже двадцать лѣтъ и находитъ ихъ практическую цѣнность очень слабой, если не ничтожной. Оно даже вовсе перестало бы вести ихъ, если бы не обязательство представлять эти свѣдѣнія для ежегодныхъ статистическихъ отчетностей правительства Аргентинской Республики. Двадцать лѣтъ тому назадъ я былъ, подобно моему другу Акворту, самымъ страстнымъ сторонникомъ или, вѣрнѣе, теоретикомъ статистики. Съ того времени я примѣнилъ свои теоріи на практикѣ и многія изъ моихъ прежнихъ мнѣній измѣнились. Я нахожу, что форма предписанной англійскимъ „Board of Trade" желѣзнымъ дорогамъ отчетности, оставляетъ желать весьма многаго, но я присоединяюсь къ мнѣнію моихъ коллегъ по англійскимъ желѣзнымъ дорогамъ и полагаю, что достоинства и недостатки не зависятъ отъ того, примѣняется или нѣтъ статистика въ тонно-миляхъ. Конечно, есть нѣсколько линій, гдѣ, благодаря правильности въ классификаціи товаровъ, тары и тоннажа вагоновъ, статистика въ тонно-миляхъ можетъ служить вѣрнымъ мѣриломъ доходовъ и расходовъ; когда же эти элементы мѣняются, какъ это имѣетъ мѣсто въ Англіи и начинаетъ устанавливаться въ Аргентинѣ, среднія данныя, выраженныя въ тонно-миляхъ, приводятъ къ ошибочной статистикѣ, которая не бываетъ обманчива лишь въ рукахъ опытныхъ статистиковъ, которые уже освоились съ главными мѣстными условіями и способны самостоятельно сдѣлать свои заключенія прежде, нежели придти къ окончательному рѣшенію. Г-нъ Самъ Фей показалъ, приводя примѣры, какъ было бы трудно, если не невозможно, для англійскихъ желѣзныхъ дорогъ вести статистику въ тонно-миляхъ. Не входя даже въ трудности задачи, возникаетъ вопросъ о расходахъ, съ которыми было бы сопряжено это нововведеніе, и о той энергіи, которую пришлось бы затратить персоналу, наполняя безконечные листки для контроля и отчетности, отвлекая, такимъ образомъ, свое время и вниманіе отъ улучшенія службы движенія. Нѣсколько лѣтъ тому назадъ, общество, къ которому я принадлежу, вела статистику процентныхъ отношеній и грузовой вмѣстимости вагоновъ, но оно должно было отказаться отъ нея, увидѣвъ, что персоналъ тратилъ всѣ усилія къ достиженію хорошихъ статистическихъ результатовъ въ ущербъ другому, а именно, не старался объ увеличеніи дивидендовъ или объ удобствахъ публики. Несомнѣнно можно давать излишнюю статистику, какъ это и дѣлали одно время на „Буэносъ-Айресской Великой Южной желѣзной дорогѣ". Я убѣжденъ, что если бы

аргентинскія желѣзныя дороги не приняли раньше тонно-мили, онѣ не сдѣлали бы уже этого теперь. Ихъ движеніе измѣняется въ различные мѣсяцы въ зависимости отъ сезона. Въ извѣстный мѣсяцъ желѣзная дорога перевозитъ шерсть, занимающую 20 процентовъ всего объема вагона, но за нее взимается 54 шиллинга съ тонны, а на слѣдующій мѣсяцъ, она перевозитъ хлѣбъ полной нагрузкой, но съ платой лишь по 6 шиллинговъ за тонну. Съ такой разнообразной классификаціей, какую пользу могутъ принести среднія, имѣющія своимъ основаніемъ тонно-милю? Подобнымъ же образомъ, если анализировать общее количество тонно-миль, требуемое аргентинскимъ правительствомъ, мы находимъ, что это просто общая тара вагоновъ, раздѣленная на число осей; была принята единица въ двѣ оси на вагонъ для всѣхъ статистическихъ вычисленій и эта единица, умноженная на полный пробѣгъ въ вагоно-миляхъ, плюсъ сумма тонно-миль, даетъ цѣлое, именуемое брутто тонно-мили. Въ виду того, что желѣзныя дороги обслуживаются разными родами вагоновъ, начиная съ 8 тонныхъ, имѣющихъ тару въ 10 тоннъ, до 45 тонныхъ, съ тарою въ 15 тоннъ, какое довѣріе можно имѣть къ средней тонно-милѣ брутто? Хорошая эксплоатація можетъ быть достигнута лишь тогда, если каждый агентъ сознательно наблюдаетъ и записываетъ каждый поѣздъ, который онъ видитъ, и быстро отмѣчаетъ каждый признакъ неправильной нагрузки или неиспользованной силы тяги. Предполагали раньше, что если вести тщательно статистику въ тонно-миляхъ брутто, то можно было бы установить разграниченіе между расходами на перевозку пассажировъ и расходами на перевозку грузовъ, однако, послѣ многихъ опытовъ убѣдились, что, хотя статистика устанавливаетъ, что перевозка тонны-пассажировъ на милю въ $2^1/_2$ раза превышаютъ траты по перевозкѣ тонны товаровъ, однако, это опровергается дальнѣйшими результатами. Изъ всего этого можно вывести, что среднія данныя могутъ удовлетворять теоретиковъ, но онѣ безполезны и обманчивы для практиковъ желѣзнодорожнаго дѣла.

Г-нъ Плантъ (Plant). Южная желѣзная дорога, Соединенные Штаты, (по англійски). Въ виду того, что мы отдаемъ себѣ отчетъ въ пользу точной и раціональной статистики и тѣхъ значительныхъ выгодъ, которыя она можетъ дать, всѣ отчеты по этому вопросу и обсужденія его представляютъ большой интересъ для делегатовъ Соединенныхъ Штатовъ.

Въ виду сильной конкурренціи и тенденціи къ повышенію стоимости рабочихъ рукъ и матеріаловъ, между тѣмъ какъ дѣйствующія ставки за перевозку не увеличиваются пропорціонально, намъ необходимо слѣдить очень внимательно за нашими расходами по эксплоатаціи. Этотъ надзоръ можетъ осуществляться лишь при помощи статистики, основанной на устойчивыхъ и раціональныхъ началахъ и выясняющей размѣры грузового движенія съ одной стороны—и расходы, вызванные этимъ движеніемъ,—съ другой.

Желѣзнодорожная статистика Соединенныхъ Штатовъ можетъ быть раздѣлена на двѣ категоріи, а именно:

1. Статистика, представляемая администраціей акціонерамъ, и статистика, требуемая правительствами отдѣльныхъ штатовъ и федеральнымъ правительствомъ.

2. Статистика, составляемая для начальника службы, которая служитъ ему для выясненія результатовъ операцій и дѣятельности служащихъ, находящихся подъ его началомъ.

Статистика первой категоріи представляется ежегодной и составляется по почти однообразной программѣ и имѣетъ общій характеръ.

Статистика второго рода гораздо подробнѣе и представляется каждый день, каждую недѣлю, каждый мѣсяцъ, она составляется по извѣстной программѣ съ цѣлью, чтобы она удовлетворяла потребности и соотвѣтствовала планамъ заинтересованныхъ желѣзныхъ дорогъ.

На многихъ желѣзныхъ дорогахъ принята не только статистика, служащая для выясненія результатовъ всей сѣти въ совокупности, но и каждаго отдѣла или секціи эксплоатаціи, показывающая результаты работы каждаго фактора по эксплоатаціи — поѣзда, паровоза, а на нѣкоторыхъ линіяхъ каждаго механика и истопника.

Обсуждая этотъ вопросъ, я ограничусь замѣчаніями, касающимися статистики второй категоріи, установленной и примѣняемой на линіяхъ, представителемъ которыхъ я являюсь.

Прежде всего я хотѣлъ бы сказать кое-что о системѣ, которую мы примѣняемъ не только для составленія нашей статистики, но и для общей провѣрки счетовъ нашихъ доходовъ, а особенно доходовъ, получаемыхъ отъ товарнаго движенія.

Накладныя и иные документы, служащіе для отправки грузовъ, передаются каждый день начальниками станцій назначенія службѣ контроля. По поступленіи ихъ въ контрольное бюро, всѣ свѣдѣнія, необходимыя для нуждъ контроля и статистики, отмѣчаются знаками или дырочками штемпеля на карточкѣ. Такимъ образомъ, мы получаемъ карточку, изображающую каждую накладную и дающую всѣ необходимыя свѣдѣнія. Приготовивъ карточки, какъ сейчасъ было сказано, каждый служащій можетъ сдѣлать въ часъ 250—300 подобныхъ мѣтокъ, переходятъ къ остальной части работы по контролю и статистикѣ, которая производится чисто механически при помощи электрическихъ табуляторовъ и распредѣляющихъ аппаратовъ.

Возможность ошибокъ доведена до минимума и онѣ могутъ случиться лишь при прокалываніи штемпелемъ. По нашему исчисленію на 1.000 мѣтокъ приходится менѣе двухъ ошибокъ. Кромѣ того, ошибки отмѣчаются табуляторомъ, употребляемымъ въ контрольномъ отдѣлѣ; такимъ образомъ, когда приступаютъ къ составленію статистики, карточки бываютъ, можно сказать, безошибочны.

Чтобы опредѣлить величину какой-нибудь категоріи товара, перевезеннаго между двумя данными станціями, всѣ карточки станцій отправленія и назначенія помѣщаются въ распредѣлитель, поставленный для разсматриваемой категоріи; электрическій токъ проходитъ и карточки, принадлежащія къ категоріи разсматриваемыхъ товаровъ, отдѣляются отъ остальныхъ приблизительно со скоростью шестидесяти въ минуту. Затѣмъ карточки вкладываются въ табуляторъ, гдѣ тоннажъ и доходъ распредѣляются при помощи электричества и съ совершенной точностью.

На практикѣ вся отчетность товарныхъ доходовъ и подготовленіе статистическихъ данныхъ, включая распредѣленіе доходовъ, тоннажа и тонно-миль по штатамъ, раздѣленіе по родамъ эксплоатаціи и по отдѣльнымъ линіямъ, такъ же какъ по движенію внутри штата и между штатами, все это производится при помощи табулятововъ. Документы, исходящіе изъ различныхъ станцій и указывающіе доходы, перевезенный тоннажъ и тонно-мили, устанавливаются подобнымъ же образомъ.

Такимъ образомъ расходы, вызываемые нашею отчетностью, и время, которое тратится на нее, сведены къ минимуму.

Есть три важныхъ отдѣла въ нашихъ операціяхъ, для которыхъ статистика не только полезна, но очень важна, а именно:

1. Привлеченіе и равномѣрность движенія товаровъ.
2. Расходы по пріемкѣ, перевозкѣ и доставкѣ товаровъ.
3. Нагрузка локомотивовъ и поѣздовъ.

Совершенно необходимо начальнику по эксплоатаціи знать результаты, достигнутые его разными служащими, особенно относительно того, что касается значительности движенія товаровъ, достигнутаго при конкуренціи.

Чрезвычайно важно также для него знать, совершаетъ ли мѣстное движеніе, начинающееся на его дорогѣ и направляющееся къ пунктамъ, находящимся на чужихъ дорогахъ, и обратно, наибольшій возможный по его дорогѣ пробѣгъ. Надо, что бы онъ зналъ, кромѣ того, величину передаваемыхъ товаровъ, которые получаются дорогою съ каждой смежной линіи и который передается туда на различныхъ передаточныхъ станціяхъ. Уравненіе тоннажа въ обоихъ направленіяхъ на какой-либо линіи или части ея, дабы избѣжать пробѣгъ порожнякомъ въ одномъ изъ направленій, является также очень важнымъ вопросомъ. Всѣ эти свѣдѣнія могутъ и должны быть даваемы статистикой.

Нѣсколько единицъ употребляется какъ термины для сравненія расходовъ по перевозкѣ; главнѣйшія изъ нихъ слѣдующія: километрическій пробѣгъ паровозовъ, поѣздовъ и вагоновъ, въ зависимости отъ того, идетъ ли дѣло о пассажирскомъ движеніи, товарномъ или смѣшанномъ, о паровозахъ съ поѣздами или свободныхъ, о вагонахъ пустыхъ или нагруженныхъ, и притомъ по направленіямъ движенія; итоговые расходы по тягѣ и расходы по паровозо-милѣ съ подраздѣленіями по служащимъ на машинахъ, по топливу, смазкѣ и другимъ расходамъ; потребленіе топлива на паровозъ и на тонно-милю и станціонная служба на долларъ доходности. Нагрузка паровозовъ и поѣздовъ является также очень важнымъ факторомъ, который надо принимать во вниманіе.

Несмотря на сведеніе расходовъ по эксплоатаціи къ минимуму, достигнутые результаты экономіи могутъ быть вполнѣ ничтожны, если максимальная нагрузка товарныхъ поѣздовъ не была достигнута съ самаго начала и не была поддерживаема во время пробѣга. Сила тяги паровозовъ извѣстна и дѣлается все возможное, чтобы нагрузить ихъ до высшаго предѣла. Вѣсъ нагрузки каждаго вагона опредѣляется цифрами, стоящими на накладныхъ, которыя его сопровождаютъ; къ этому прибавляется тара и, такимъ образомъ, получается полный вѣсъ нагрузки паровоза.

Инспекторъ отдѣльнаго участка знаетъ, такимъ образомъ, ежедневно, каковъ тоннажъ поѣздовъ, прошедшихъ по его участку. Директору сообщаются эти результаты, къ которымъ прибавляются цифры, обозначающія тонно-мили по поѣздамъ и паровозамъ и расходы на машинный персоналъ, на топливо, поѣздныхъ служащихъ и другіе расходы паровозные и поѣздные на тонно-милю, даваемые статистикой, составляемой въ разныхъ бюро центральнаго управленія.

О желѣзнодорожной статистикѣ Соединенныхъ Штатовъ много писалось, и я, къ сожалѣнію, долженъ признать, что, можетъ быть, нѣкоторые

наши друзья съ континента и изъ Англіи могли быть введены въ заблужденіе статьями американскихъ журналовъ. Въ нѣкоторыхъ изъ этихъ статей говорится, что возможно опредѣлить точный расходъ по эксплоатаціи, потребный на перевозку 1 тонны или одного пассажира на одну милю. Мы можемъ опредѣлить эту цифру приблизительно, но невозможно, и сомнѣваюсь, чтобы это было возможно когда-нибудь, опредѣлить ее точно, поэтому американскіе счетоводы въ рѣдкихъ случаяхъ занимается этимъ вопросомъ, и если дѣлаютъ это опредѣленіе, то выводами пользуются лишь для сравненія.

Приблизительно отъ 50 до 60 процентовъ всѣхъ нашихъ расходовъ по эксплоатаціи могутъ быть распредѣлены точно между двумя отраслями службы, что сверхъ этого—должно быть распредѣлено произвольно.

До перваго іюня 1907 года американскія желѣзныя дороги употребляли различные методы и способы отчетности. Между тѣмъ, вообще, принципы были одинаковые, но методы были различны и было трудно сравнить съ должной достовѣрностью результаты по эксплоатаціи двухъ различныхъ дорогъ.

Одновременно съ вотированіемъ закона 1906 года, облекавшаго Междуштатную Торговую Комиссію (Interstate Commerce Commission) властью предписывать желѣзнымъ дорогамъ, какую отчетность вести, былъ образованъ Комитетъ, составленный изъ двадцати пяти начальниковъ отчетности желѣзныхъ дорогъ въ Соединенныхъ Штатахъ Союзомъ Американскихъ желѣзнодорожныхъ служащихъ (Association of American Railway Accounting officers), въ цѣляхъ помочь комиссіи, при посредствѣ своихъ представителей, привести къ единообразію и модернизировать наши методы желѣзнодорожной отчетности.

Дѣятельность ихъ продолжается уже около четырехъ лѣтъ и близка къ окончанію.

Мы имѣемъ теперь единообразіе въ классификаціи доходовъ, расходовъ по эксплоатаціи, пробѣга паровозовъ, поѣздовъ и вагоновъ, пристроекъ и улучшеній, расходовъ по сооруженію, а также въ формѣ общаго баланса.

Прошло четыре года послѣ измѣненія и реформы отчетности, въ виду этого я думаю, что желѣзныя дороги Соединенныхъ Штатовъ поколебались бы одобрить предложеніе, составленное моимъ нѣмецкимъ коллегой относительно принятія образца международной статистики. Идея эта соблазнительна; ее слѣдуетъ изучить и изслѣдовать, но мы, американцы, полагаемъ, что мы можемъ на нѣкоторое время успокоиться и собраться съ силами.

Мы были бы счастливы узнать, что дѣлаютъ наши коллеги на континентѣ, и имъ показать, что мы дѣлаемъ въ области статистики, но я думаю, что имѣется много основаній къ тому, чтобы признать выработку одного международнаго метода или плана статистическихъ работъ неосуществимой.

Необходимо, чтобы статистика составлялась скоро послѣ окончанія службы, которой она касается, только въ этомъ случаѣ она приноситъ пользу и можетъ быть раціонально использована. По моему мнѣнію она должна быть точна и ее надо вести такъ, чтобы она отражала нужды отдѣльныхъ дорогъ. Она должна касаться только расходовъ и факторовъ, вызванныхъ или созданныхъ непосредственно той службой, о которой идетъ рѣчь. Введеніе среднихъ приблизительныхъ данныхъ и постороннихъ элементовъ уничтожаетъ, по моему мнѣнію, ея реальную пользу.

Г-нъ Малъ (Mahl). Союзъ Тихоокеанской желѣзной дороги, (по англійски). Я приношу благодарность моимъ англійскимъ друзьямъ за доклады, которые они сдѣлали по вопросу о статистикѣ. Если американскія желѣзныя дороги отмѣчаютъ такъ внимательно все, что касается пассажи ро-миль и тонно-миль, то это происходитъ потому, что имъ нужно это указаніе, какъ служебная единица для разумной эксплоатаціи своихъ дорогъ.

Американскія общества суть прежде всего транспортные предприниматели и ихъ главнѣйшая цѣль—увеличеніе числа какъ перевозимыхъ пассажировъ, такъ и тоннажа товаровъ. Они желаютъ имѣть возможность точно сравнивать, что приноситъ и что даетъ эта транспортировка для того, чтобы увеличить доходность съ одной стороны, а съ другой—уменьшить расходы.

Главная преслѣдуемая ими цѣль—развитіе движенія, и еще заботятся они о хорошемъ обслуживаніи публики. Кромѣ того, общества стараются уровнять насколько возможно движеніе по своимъ различнымъ линіямъ и соперничать въ стремленіи, имѣть свои поѣзда какъ можно болѣе нагруженными.

Точныя данныя, доставляемыя статистикой пассажиро-миль и тонно-миль, содѣйствовали въ громадной степени развитію американской сѣти; съ 1860 года она поднялась съ 30.000 миль до 270.000 (48.300 километровъ до 434.500 километровъ).

Я кончаю и приношу благодарность моимъ англійскимъ, французскимъ и нѣмецкимъ товарищамъ за свѣдѣнія, любезно сообщенныя ими.

Г-нъ Ратгебъ (Rathgeb). Федеральный департаментъ почтъ и желѣзныхъ дорогъ, Швейцарія, (по-нѣмецки). Международный желѣзнодорожный конгрессъ, занимающійся разсмотрѣніемъ всякаго рода полезныхъ вопросовъ, включилъ въ число своихъ изысканій также способъ установленія желѣзнодорожной статистики. Статистика является несомнѣнно чрезвычайно интересною областью. Это доказывается тѣмъ, что она существуетъ съ тѣхъ поръ, какъ есть желѣзныя дороги, что она уже давно является очереднымъ вопросомъ на конгрессѣ и что большое количество делегатовъ всѣхъ странъ и желѣзныхъ дорогъ прибыли принять участіе въ Бернской сессіи.

Что касается насъ, швейцарцевъ, то мы ждали эту сессію съ удовольствіемъ. Въ нашей меленькой странѣ придается большое значеніе свѣдѣніямъ, даваемымъ точной статистикой. Желѣзнодорожная статистика особенно запутана вслѣдствіе большого количества желѣзнодорожныхъ предпріятій и способовъ тяги. Если къ путямъ сообщенія присоединится когда-нибудь еще однорельсъ (monorail), то задача статистики сдѣлается еще болѣе трудной.

Слѣдуетъ ли конгрессу разсмотрѣть, что предпочтительнѣе, статистика даннаго момента или статистика годовая? Мы полагаемъ, что обѣ системы могутъ оказать большія услуги. Служащій, обладающій опытностью и практикой, если онъ только пожелаетъ быть освѣдомленнымъ о ходѣ и значеніи службы, легко найдетъ элементы ежедневныхъ, недѣльныхъ и мѣсячныхъ данныхъ, такъ какъ постоянно отмѣчаются перевозка пассажировъ и товаровъ, число поѣздовъ и маршруты вагоновъ. Въ виду этого излишне обсуждать далѣе эти вопросы.

Что намъ представляется гораздо важнѣе, это годовая статистика. Мы хотѣли бы опредѣлить въ концѣ довольно продолжительнаго періода, прои-

зошло ли улучшеніе или ухудшеніе и измѣненіе въ нѣкоторыхъ службахъ. Эти данныя интересуютъ какъ управляющій персоналъ и капиталистовъ, такъ и высшую администрацію.

Чтобы сравненіе вышло полнымъ, мы принимаемъ также во вниманіе результаты какъ сосѣднихъ предпріятій, такъ и желѣзныхъ дорогъ другихъ странъ. Въ этомъ отношеніи наши интересы совпадаютъ. Очевидно по этой причинѣ хотѣли повліять на конгрессъ въ вопросѣ о единообразной статистикѣ и конгрессъ напередъ вотировалъ резолюцію, говоря, что онъ согласенъ унифицировать отчетность доходовъ и отчетность расходовъ.

Осуществленіе этой резолюціи, принятой въ 1905 г. въ Вашингтонѣ, дало бы первую солидную базу для усилій всѣхъ странъ, стремящихся привести къ единству статистику желѣзныхъ дорогъ. Мы узнали на этихъ дняхъ, какъ разные союзы, напримѣръ, европейскія желѣзныя дороги стараются привести къ единообразію свои системы отчетности. Съ другой стороны, изъ интересныхъ сообщеній докладчиковъ усматривается, что въ Америкѣ также стараются изыскать общую базу. Съ большимъ удовлетвореніемъ узнали мы также отъ делегата Южной Африки, что главнѣйшія нормы для статистики тамъ уже приведены къ единообразію и установлены отчетливо между различными желѣзными дорогами. Такимъ образомъ, мы видимъ усилія къ введенію единообразія во всѣхъ странахъ и во всѣхъ частяхъ свѣта.

Кромѣ того, мы могли бы отмѣтить, что Международный Союзъ небольшихъ желѣзныхъ дорогъ, который объединяетъ узкоколейныя желѣзныя дороги и трамваи, опережаетъ большія желѣзныя дороги. Уже нѣсколько лѣтъ „малыя желѣзныя дороги“ установили однообразную программу доходовъ и расходовъ, которая и была принята, какъ обязательная норма, большею частью предпріятій.

Потребность въ сравненіи ощущается также и въ другого рода управленіяхъ, напримѣръ—на почтѣ и на телеграфѣ. Центральныя бюро, учрежденныя въ Бернѣ, публикуютъ каждый годъ очень подробные выводы, почерпнутые въ разныхъ странахъ.

И въ Швейцаріи мы ожидали благопріятныхъ результатовъ отъ этой сессіи. Мы уже давно занимаемся пересмотромъ нашихъ нормъ отчетности, которымъ насчитывается около двадцати пяти лѣтъ. Электрическая тяга, введенная недавно, требуетъ по многимъ соображеніямъ измѣненія рубрикъ. Есть линіи со смѣшанной тягой: тягой паровой и тягой электрической. Электрическіе поѣзда имѣютъ обыкновенно иной характеръ и иную физіономію, нежели поѣзда паровыхъ линій. Какъ персоналъ, такъ и матеріалъ обогатились новыми группами. Необходимо, чтобы статистика изыскивала способы полностью охватить и изобразить новыя условія соотвѣтствующимъ расширеніемъ своихъ рамокъ. Мы разсчитывали услышать на этой сессіи желѣзнодорожнаго конгресса новыя разъясненія и основы, примѣнимыя для будущей системы отчетности и статистики повсемѣстно. Однако, повидимому, несмотря на столь подробные доклады и длинныя обсужденія, задача, предложенная сессіи, не достаточно выяснена и нельзя разсчитывать на практическое соглашеніе касательно этого вопроса. Различія, свойственныя разнымъ націямъ, повидимому, сохранятся. Намъ будетъ трудно предпринять какое-нибудь рѣшеніе въ этихъ условіяхъ. Мы не знаемъ, слѣдуетъ ли намъ

присоединиться къ правиламъ, дѣйствующимъ на нѣмецкихъ желѣзныхъ дорогахъ, или придерживаться французскихъ нормъ, или было бы предпочтительнѣе принять новыя американскія рубрики, или болѣе простую англійскую систему. Предпочтительнѣе всего будетъ, пожалуй, усовершенствовать наши уже испытанные методы отчетности и постараться достичь того, чтобы они сдѣлались образцовыми.

Милостивые государи, трудности, сопряженныя съ приведеніемъ статистическихъ основъ къ единообразію, всѣмъ извѣстны и мы не можемъ свести ихъ на-нѣтъ въ очень короткій срокъ. Онѣ обусловливаются законами страны, желѣзнодорожными правилами, традиціями, сопротивленіемъ со стороны управляющаго персонала и многими другими причинами. Въ извѣстной средѣ существуетъ, быть можетъ, извѣстное равнодушіе или даже враждебность по отношенію къ статистикѣ, которая тормозитъ разрѣшеніе вопроса. Эта новая вспомогательная наука представляется часто, съ внѣшней стороны, объемистой, навязчивой, испытывающей терпѣніе и вызываетъ часто работу и расходы, которые не окупаются.

Для того, чтобы достичь цѣли, было бы во всякомъ случаѣ полезно ограничиться въ началѣ лишь установкой нѣсколькихъ солидныхъ и несложныхъ основаній, какъ это выразилъ въ весьма удачныхъ выраженіяхъ г. надворный совѣтникъ фонъ-Стригль, делегатъ отъ австрійскихъ желѣзныхъ дорогъ. Намъ не слѣдовало бы въ данное время входить слишкомъ въ подробности или разсматривать, должны ли результаты по эксплоатаціи быть сравниваемы на основаніи тонно-километра или поѣздо-километра или другой какой-либо единицы. Намъ слѣдовало бы сначала согласиться въ основныхъ понятіяхъ, а именно въ пунктѣ объ единообразной классификаціи расходовъ по эксплоатаціи. Чтобы имѣть возможность опредѣлять или сравнивать расходы по эксплоатаціи въ цѣломъ или въ единицахъ и службахъ, надо прежде всего, чтобы они были классифицированы по однимъ и тѣмъ же принципамъ. Слѣдовательно, нельзя допускать, чтобы расходы по персоналу паровоза и по потребленію угля были подводимы одной администраціей подъ одну рубрику, а другой подъ другую.

Ввести единообразіе несомнѣнно возможно, такъ какъ каждая нормальная желѣзная дорога, въ какой бы странѣ она ни находилась, имѣетъ черты, общія съ остальными желѣзными дорогами. Вездѣ мы находимъ недвижимое оборудованіе, которое приходится содержать въ порядкѣ; подвижной составъ, которымъ надо управлять и его сопровождать; службу отправокъ по движенію перевозокъ; общее управленіе, которое стоитъ во главѣ всей службы и вѣдаетъ финансовой частью. Несомнѣнно, что рано или поздно придутъ къ соглашенію относительно общей схемы отчетности этихъ главнѣйшихъ службъ и что мало-по-малу и остальныя статьи статистики смогутъ получить одинаковую форму. Однако, чтобы придти къ подобнымъ результатамъ—ввести единообразіе, надо стараться побороть имѣющіяся препятствія. Многіе предразсудки должны еще исчезнуть. Надо, чтобы между націями утвердился примирительный духъ. Надо, чтобы делегаты разныхъ націй и частей свѣта протянули другъ другу руку, какъ мы это видимъ на Международномъ памятникѣ почтъ въ Бернѣ. Для того, чтобы конгрессъ достигъ дѣйствительно полезныхъ результатовъ надо, слѣдовательно, чтобы резолюціи сессіи не сводились лишь къ чисто отрицательнымъ рѣшеніямъ или выражали просто

пожеланія. Это большое собраніе желѣзнодорожныхъ делегатовъ не должно удовольствоваться лишь признаніемъ того, что множество трудностей встрѣчается къ установленію единообразія въ основахъ отчетности и статистики, необходимо, напротивъ, чтобы собраніе сдѣлало логическое и могучее усиліе и сгладило бы имѣющіяся препятствія.

Предсѣдатель. — Намъ надо еще выслушать трехъ записавшихся ораторовъ, не считая г-на Акворта, который, несомнѣнно, пожелаетъ отвѣтить на возраженія, которыя были ему сдѣланы по поводу его доклада.

Я предлагаю пока закончить засѣданіе и возобновить его сегодня послѣ полудня. (Знаки согласія).

4. Вечернее секціонное засѣданіе 8 іюля 1910 г. подъ предсѣдательствомъ г. Кольсона (Colson).

Г-нъ Гайдъ (Hyde). Великая Восточная желѣзная дорога, Великобританія, (по англійски).—Я желаю присоединиться къ замѣчаніямъ сэра Чарльза Оуэнса и мистера Фея; я одобряю ихъ безъ всякихъ ограниченій и хотѣлъ бы прибавить къ нимъ нѣсколько замѣчаній.

Со мной согласятся всѣ, я надѣюсь, въ томъ, что польза статистики заключается въ ея точности и что всякое изученіе вопроса должно быть нераздѣльно связано съ этой ихъ чертой.

Съ этой точки зрѣнія слѣдуетъ пожалѣть о томъ, что мистеръ Аквортъ не заручился содѣйствіемъ какого-либо желѣзнодорожнаго служащаго практика прежде, нежели приступить къ печатанію своего доклада, чтобы избѣжать ошибокъ, вкравшихся въ него.

Такъ, напримѣръ, обсуждая образецъ отчетовъ, рекомендуемый комиссіей, учрежденной Торговой Палатой, онъ говоритъ, что „расходы по тягѣ паровозовъ были въ первый разъ опредѣленно отдѣлены отъ расходовъ по содержанію“!!

Я позволю себѣ напомнить ему, что расходы по тягѣ паровозовъ отдѣлены отъ расходовъ по содержанію въ той отчетности, которая теперь ведется, сорокъ лѣтъ тому назадъ.

Далѣе, въ своемъ докладѣ онъ сообщаетъ намъ, что желѣзнодорожныя общества имѣютъ теперь обыкновеніе относить на счетъ доходовъ отъ товарнаго движенія расходы по посылкѣ и отправкѣ на домъ всего груза, идущаго пассажирскими или товарными поѣздами.

Это невѣрно: желѣзнодорожныя общества дѣлаютъ раціональное различіе между этими двумя статьями расхода и распредѣляютъ ихъ соотвѣтственно этому различію.

Я обращу также ваше вниманіе на слѣдующее мѣсто, гдѣ, обсуждая новый образецъ отчетности, докладчикъ выражается слѣдующимъ образомъ:

„Всѣ доходы отъ разнаго рода операцій: желѣзныя дороги, пароходы, каналы, доки и т. п. объединены, полный чистый доходъ установленъ; наконецъ его примѣненіе въ проектѣ опредѣлено: платежъ купоновъ, облигацій и акцій, платежи въ фондъ, внесеніе запаснаго капитала, все изложено въ логическомъ порядкѣ“.

Изъ этого можно естественно сдѣлать выводъ, что дѣло идетъ объ одномъ изъ улучшеній, введенныхъ комиссіей; однако, въ дѣйствительности говорится

только о соблюденіи правила въ желѣзнодорожной отчетности—о принципѣ раздѣленія отчетности доходовъ, отчетности чистаго дохода и проектированнаго употребленія остаточныхъ суммъ.

Что касается вопроса о статистикѣ въ тонно-миляхъ и статистики въ пассажиро-миляхъ, то совершенно очевидно, что, примѣняя ихъ ко всѣмъ рѣшительно желѣзнодорожнымъ обществамъ, не дѣлая должнаго различія, обусловливаемаго различными условіями, мы получимъ сравнительные выводы, которые не только не будутъ имѣть значенія, но будутъ даже опасны и обманчивы.

Условія различны не только между различными странами, но и между различными желѣзными дорогами самой Великобританіи; даже больше, есть различія между разными частями одного и того же желѣзнодорожнаго общества.

На Великой Восточной желѣзной дорогѣ, напримѣръ, бо́льшая часть пути обслуживаетъ земледѣльческій районъ съ рѣдкимъ населеніемъ и грузовая его дѣятельность, слѣдовательно, слабая; между тѣмъ, въ сосѣдней полосѣ Лондонской, эта дѣятельность очень напряженная: эти оба условія совершенно противоположны другъ другу.

То же самое мы встрѣчаемъ, сопоставляя взаимно двѣ желѣзныя дороги; возьмемъ два примѣра.

Желѣзная дорога *A* перевозитъ преимущественно тяжелые минералы, она проходитъ по легкому профилю; между тѣмъ желѣзная дорога *B* вовсе не перевозитъ минераловъ, а лишь легкій сельскохозяйственный грузъ и проходитъ по неровному профилю.

Съ другой стороны, что касается пассажирскаго движенія, то желѣзная дорога A, обслуживая оживленный промышленный районъ, имѣетъ хорошее движеніе отъ „города къ городу“, при чемъ оно распредѣлено довольно равномѣрно въ продолженіе всего дня, между тѣмъ какъ желѣзная дорога *B* имѣетъ напряженное движеніе нѣкоторую часть дня и очень слабое остальную часть дня.

Условія, какъ мы видимъ, тутъ совершенно различны и примѣняя къ нимъ единообразное правило, мы придемъ лишь къ ошибочнымъ выводамъ.

Впрочемъ, мистеръ Аквортъ самъ призналъ, что 80 процентовъ величины товарнаго движенія различаются на отдѣльныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Что дѣйствительно необходимо, это дать служащимъ на службѣ движенія подробную статистику, касающуюся движенія, и при томъ давать ее въ ихъ распоряженіе по мѣрѣ того, какъ движеніе совершается.

Это именно и примѣняется въ данную минуту на практикѣ и цифровыя данныя въ тонно-миляхъ, какъ бы многочисленны они ни были, не смогутъ никогда замѣнить это вполнѣ.

Предсѣдатель.—Нѣкоторые члены обращаются черезъ мое посредство къ ораторамъ съ просьбой быть возможно краткими въ своихъ рѣчахъ въ надеждѣ окончить сегодня обсужденіе этого вопроса. Въ виду того, что намъ предстоитъ еще выслушать докладчика, который захочетъ отвѣтить на многочисленныя возраженія, сдѣланныя ему, слѣдовало бы избѣгать повтореній и позаботиться о сжатости рѣчей.

Г-нъ Аслетъ (Aslett) Фёрнесская желѣзная дорога (Furness railway), Великобританія, (по англійски).—Я держусь того мнѣнія, что нѣкоторыя измѣ-

ненія должны быть внесены въ статистику англійскихъ желѣзныхъ дорогъ. Билль о реформахъ, по всей вѣроятности, пройдетъ и, такимъ образомъ, можно будетъ ввести желаемыя измѣненія, касающіяся интересующаго насъ вопроса, особенно относительно пассажиро-миль и тонно-миль.

Желѣзнодорожныя общества стремятся прежде всего узнать, доставляютъ ли доходъ перевозки или не доставляютъ. Есть большое различіе въ перевозкѣ тяжеловѣсныхъ товаровъ: угля, желѣза, кокса и стали. Общества собираютъ свѣдѣнія относительно вѣса, а когда предоставляются спеціальные поѣзда, то еще даются подробныя свѣдѣнія о нагрузкѣ этихъ поѣздовъ. Англійскія общества могутъ получить эти свѣдѣнія безъ особыхъ тратъ или затрудненій.

Я нахожу излишнимъ пополнять статистику и умножать ея разновидности въ виду того, что отъ этого происходитъ потеря времени, а гораздо предпочтительнѣе, чтобы персоналъ употреблялъ все свое время и все свое вниманіе на желѣзнодорожную службу въ тѣсномъ смыслѣ этого слова.

Что касается отчетности, то я представляю своему управленію каждый мѣсяцъ подробныя данныя о пробѣгѣ паровозовъ, а также о доходахъ и расходахъ. Эти свѣдѣнія даютъ возможность сравнивать отчетности разныхъ годовъ и соотвѣтствующихъ мѣсяцевъ.

Въ видѣ заключенія я замѣчу, что нежелательно обременять исполнительные органы слишкомъ подробной статистикой.

Полковникъ Бонгамъ Картеръ (Bonham Carter). Мадрасская и Южно-Магратская желѣзная дорога, (по англійски). — Мнѣ кажется, что, занимая на нѣсколько минутъ вниманіе собранія, я, въ качествѣ относительно мало извѣстной личности, долженъ принести мое оправданіе. Оно состоитъ въ томъ, что въ Индіи мы обладаемъ вотъ уже шестьдесятъ лѣтъ однообразными правилами отчетности, сорокъ лѣтъ однообразной отчетностью и столько же лѣтъ большимъ количествомъ опубликованныхъ статистическихъ данныхъ, основанныхъ на всевозможныхъ единицахъ: поѣздо-миля, тонно-миля, пассажиро-миля и тонно-миля валовая. Часть этихъ статистическихъ данныхъ можно найти въ докладѣ Сэра Томаса Рисъ Прайса (Rees Price).

Что касается меня лично, то я исполнялъ въ теченіе трехъ лѣтъ съ половиной обязанности помощника секретаря движенія и статистики у правительства Индіи, а затѣмъ, въ теченіе семи лѣтъ обязанности директора сѣти желѣзныхъ дорогъ въ 1.600 миль (2.575 километровъ).

Мнѣ кажется, что доклады, изучающіе статистику съ точки зрѣнія конгресса, не различаютъ достаточно эксплоатаціонную предварительную статистику отъ той, которую я назвалъ бы административной или постоянной статистикой, и не различаютъ также предметы этихъ двухъ разныхъ цѣлыхъ.

Отчеты и тѣ доклады, которые на нихъ основаны, должны быть для акціонеровъ или собственниковъ желѣзной дороги показателями ея дѣятельности, какъ выгоднаго предпріятія. Мы всѣ согласны, несомнѣнно, съ тѣмъ, что они должны покоиться на раціональныхъ финансовыхъ принципахъ и если доклады даютъ нужныя объясненія для лучшаго освѣщенія вопроса, то я придерживаюсь, какъ и мистеръ Гайдъ, мнѣнія, и причину этому я сейчасъ объясню, что нѣтъ надобности придавать много значенія сравненіямъ между различными желѣзными дорогами, вполнѣ соглашаясь съ тѣмъ, что

установленіе однообразія желательно въ той мѣрѣ, въ какой оно согласно съ обстоятельствами.

Временная эксплоатаціонная статистика составляется и должна представляться каждый день, каждую недѣлю или въ иные короткіе промежутки служащимъ, отвѣтственнымъ за эксплоатацію дороги, на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ міра, чтобы дать имъ такимъ образомъ возможность слѣдить за развитіемъ движенія и вносить поправки въ неправильные пріемы по эксплоатаціи. Центръ вопроса лежитъ въ томъ, чтобы знать, въ какой мѣрѣ надо собирать эти статистическія данныя по эксплоатаціонной части въ болѣе законченномъ видѣ, чтобы дать высшимъ служащимъ, — считая въ ихъ числѣ директоровъ службъ, — необходимыя свѣдѣнія объ успѣшномъ ходѣ дѣлъ, а также, въ какой мѣрѣ слѣдуетъ установить другую статистику болѣе постояннаго характера для нуждъ сравненія. Однако, не представляется ли этотъ вопросъ такимъ, что рѣшеніе его колеблется въ зависимости отъ обстоятельствъ. Польза всякой статистики, судя по тому, что намъ говорятъ докладчики, зависитъ отъ тѣхъ услугъ, которыя она можетъ намъ оказать, отъ того лица, которое ее установило, и его болѣе или менѣе полнаго знанія обстоятельствъ, которыя вліяютъ на ея составленіе.

Если желѣзнодорожная сѣть такой величины, что директоръ и его помощники находятся въ постоянномъ соприкосновеніи съ дѣломъ и могутъ постоянно получать личныя объясненія, то въ этомъ случаѣ надо, конечно, менѣе статистики, нежели въ томъ случаѣ, когда директоръ находится далеко отъ своего управленія, какъ въ Индіи или въ Аргентинѣ, или управляетъ, какъ это бываетъ въ иныхъ странахъ, такой большой сѣтью, что управляющій или директоръ вынужденъ основывать свою контрольную дѣятельность въ большой мѣрѣ на свѣдѣніяхъ, доставляемыхъ статистикой.

Могу ли я напомнить собранію аналогичное обсужденіе по вопросу о вагонахъ большой вмѣстимости въ Парижской сессіи 1900 года и принятыя тамъ рѣшенія.

Какъ примѣръ пользы статистики для сравненія между желѣзными дорогами, я укажу на Индійское правительство, которое при помощи обширной статистики, ведущейся въ этой странѣ, сравнивало на теченіе долгихъ лѣтъ службу четырнадцати желѣзныхъ дорогъ съ своей собственной эксплоатаціей во время пяти предыдущихъ семестровъ и съ эксплоатаціей двухъ другихъ желѣзныхъ дорогъ, выбранныхъ, насколько возможно, по ихъ сходству. Въ теченіе трехъ лѣтъ мнѣ было поручено производить это сопоставленіе. Мало-по-малу правительство Индіи замѣтило, что полученные результаты являлись лишь подтвержденіемъ отчетности и докладовъ, на которыхъ была основана статистика, а потому это было оставлено.

Когда я былъ призванъ исполнять обязанности директора, я долженъ былъ признать, что сѣть, находящаяся подъ моимъ управленіемъ, такова, что мнѣ нужно было для различныхъ частей извлеченіе изъ нѣкоторыхъ статистическихъ данныхъ по эксплоатаціи. Правительственная статистика, основанная на пассажиро-миляхъ и тонно-миляхъ не представляла для меня никакого практическаго интереса. Всѣ свѣдѣнія, которыя она давала, я получалъ гораздо скорѣе отъ службы эксплоатаціи и даже въ очень многихъ случаяхъ мнѣ пришлось усмотрѣть, что статистика, основанная на тонно-миляхъ и пассажиро-миляхъ, могла дать поводъ къ ошибкамъ. Я приведу одинъ изъ подобныхъ случаевъ.

На части линіи, длиною въ 500 миль, гдѣ перевозимый тоннажъ равнялся 700.000 тоннамъ, что образуетъ приблизительно 100 милліоновъ тонно-миль въ полугодіе, тарифъ, бывшій въ дѣйствіи для угля равнялся немного менѣе $^1/_5$ пенса на тонно-милю (1,27 сантима на тонно-километръ). Этотъ тарифъ былъ очень невысокъ, и хотя самая большая сила тяги паровоза равнялась 500 тоннамъ товара и хотя вагоны часто возвращались пустыми весь обратный путь, мы могли быть увѣренны, что получимъ нѣкоторую выгоду. Но, благодаря конкуренціи морского судоходства, публика не пользовалась желѣзнодорожной сѣтью.

Неожиданно, одинъ изъ нашихъ кліентовъ рѣшилъ перевезти свой уголь по желѣзной дорогѣ, а не моремъ. Это намъ дало 40.000 тоннъ или 20 милліоновъ тонно-миль товара для перевозки. Случай этотъ имѣлъ слѣдующее вліяніе на статистику: пропорціональное отношеніе расходовъ по эксплоатаціи къ количеству перевезенныхъ товаровъ увеличилось соразмѣрно числу тонно-миль; затѣмъ уменьшилась средняя сумма, взимаемая за перевозку одной тонны на 1 милю, затѣмъ увеличилась средняя расходовъ, вызванныхъ этой перевозкой и, наконецъ, уменьшилась средняя доходности. Такимъ образомъ, этотъ одинъ составной элементъ давалъ неправильное освѣщеніе цѣлой значительной группѣ статистическихъ данныхъ и показывалъ не выгоду, а потерю.

Еще одинъ директоръ индійскаго общества уполномочиваетъ меня сказать, что онъ раздѣляетъ мою точку зрѣнія и многіе другіе присоединяются къ этому мнѣнію и считаютъ ненужной подробную статистику, которая ведется для правительства. Я могу прибавить, что если судить по этой статистикѣ (это общество перевозитъ большія количества джута, который имѣетъ малый вѣсъ при большомъ объемѣ), то можно удивляться умѣренному вѣсу средней нагружаемости поѣздовъ его желѣзныхъ дорогъ, по сравненію съ нагрузкой сосѣдняго желѣзнодорожнаго общества, перевозящаго зерно и уголь. Тѣмъ не менѣе дѣла его идутъ хорошо и его дороги даютъ отъ 9 до 10 процентовъ дохода.

Г-нъ Эвелинъ Сесиль (Evelyn Cecil), товарищъ предсѣдателя, (по англійски). Пренія, которыя вы слышали, дали бы лучшіе результаты, если бы мистеръ Аквортъ формулировалъ заключеніе своего доклада въ иныхъ выраженіяхъ, а не въ тѣхъ, какія вы слышали. Я нахожу, что нельзя сказать, что въ соединенномъ королевствѣ не существуетъ правилъ желѣзнодорожной статистики.

Англійскія общества полагаютъ точно также, какъ и американскія, что желѣзнодорожное предпріятіе есть торговое предпріятіе и должно вестись какъ таковое.

Самый смыслъ существованія статистики, повидимому, упущенъ изъ виду. Вѣдь цѣль ихъ не заключается въ томъ, чтобы дать математическія указанія: статистикой надо пользоваться, какъ своего рода пульсомъ и по нему судить о ходѣ дѣла.

Г. Каунти установилъ въ своемъ докладѣ 3 пункта, на которые, мнѣ кажется, необходимо обратить вниманіе: во-первыхъ, необходимо получать статистическія свѣдѣнія быстро, затѣмъ—имѣть статистику ясную, и, наконецъ, полезно отдѣлять прямые расходы отъ косвенныхъ, чтобы имѣть полныя данныя. Словомъ—быстрота, ясность и точность.

Г. Ратгебъ указалъ сегодня утромъ на большія трудности при объединеніи статистическихъ данныхъ, а г. Гайдъ сказалъ, что сравненіе не имѣетъ, съ общей точки зрѣнія, большого интереса для публики. Установленіе сложной статистики ведетъ часто къ ошибкамъ.

Я предлагаю слѣдующую резолюцію:

Не касаясь спеціальныхъ условій, которыя вліяютъ на отчетность нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогъ, вслѣдствіе контроля государства или заинтересованности въ финансовыхъ результатахъ, конгрессъ полагаетъ, что:

1. Статистика, чтобы быть полезной для службъ эксплоатаціи, должна быть представляема въ распоряженіе послѣднихъ, какъ можно скорѣе по истеченіи того періода, за который она дается.

2. Чтобы приносить максимумъ пользы съ точки зрѣнія сокращенія расходовъ статистика, составленная для каждой службы, должна заключать въ себѣ единственно расходы, за которые отвѣтственъ начальникъ этой службы, и отдѣленные отъ всѣхъ расходовъ, которые относятся къ ней косвенно.

3. Никакая спеціальная статистика не должна быть разсматриваема изолированно, и общая статистика, резюмирующая всѣ главные элементы эксплоатаціи каждой желѣзной дороги, какъ доходы, такъ и расходы, должна быть ведена и изучаема тщательно.

4. Соотвѣтственныя статистики различныхъ управленій желѣзныхъ дорогъ покоятся на основаніяхъ, отвѣчающихъ различію ихъ положеній. Въ виду того, что обстоятельства и условія эксплоатаціи по необходимости разнятся въ различныхъ странахъ, на практикѣ невозможно достичь совершенно единообразной системы статистики эксплоатаціи, которая была бы одинаково примѣнима во всѣхъ странахъ.

Заключенія, которыя мною только что прочитаны отражаютъ собой мнѣнія англійскихъ обществъ и встрѣтили также одобреніе американскихъ обществъ.

Г-нъ Аквортъ, докладчикъ.

Пользуясь предоставленнымъ мнѣ словомъ, я желалъ бы прежде всего, господинъ предсѣдатель, принести мои извиненія членамъ секціи и притомъ на оффиціальномъ языкѣ. Я не знаю почему, но вовсе этого не желая, я привлекъ на себя бурю. Буря эта свирѣпствовала въ продолженіе двухъ дней и привела къ настоящей семейной ссорѣ. (Смѣхъ).

Повидимому, это моя вина и я приношу извиненія международному Конгрессу въ томъ, что отнялъ у него столько времени по чисто англійскому вопросу.

(Ораторъ продолжаетъ по-англійски).

Я постараюсь отвѣтить возможно покороче на главнѣйшіе изъ сдѣланныхъ мнѣ упрековъ. Прежде всего я отклоняю всякую отвѣтственность за то ,чего я не говорилъ. Я не говорилъ, чтобы желѣзнодорожной статистики въ Англіи не было. Всѣмъ извѣстно, что она существуетъ, и что Board of Trade изъ года въ годъ ее публикуетъ. Я говорилъ лишь о томъ, что не существуетъ „статистическихъ принциповъ". На этомъ мнѣніи я продолжаю настаивать и вижу подтвержденіе его въ томъ, что никто даже не пытался изложить эти принципы, если предположить, что они существуютъ.

Я повторяю, что сдѣланный мною докладъ, есть лишь изложеніе мо-

его личнаго мнѣнія, и мистеръ Evelyn Cecil употребляетъ неправильное выраженіе, говоря, что Торговая Палата его не одобрила. Она не одобрила его потому, что не была къ этому приглашена. Точно также можно было бы сказать, что Торговая Палата не одобрила десять господнихъ заповѣдей.

Сэръ Чарльзъ Оуэнсъ и другіе сказали, что я не представлялъ никого, что я любитель. Любитель на принятомъ языкѣ это тотъ, кто отдается искусству изъ любви къ искусству, не имѣя вы виду никакого личнаго интереса; я не знаю, намѣревался ли Сэръ Чарльзъ Оуэнсъ сдѣлать мнѣ комплиментъ, называя такимъ образомъ, во всякомъ случаѣ, я принялъ это какъ комплиментъ.

Мистеръ Джакомбъ Гудъ (Jacomb Hood) дѣлаетъ мнѣ упрекъ въ томъ, что я невѣрно его цитировалъ.

Вотъ, что я сказалъ въ своемъ докладѣ:

„Главный начальникъ одной изъ нашихъ крупнѣйшихъ желѣзныхъ дорогъ сравнилъ нѣсколько лѣтъ тому назадъ эти четыре подраздѣленія съ четырьмя корзинами, поставленными возлѣ письменнаго стола начальника каждаго желѣзнодорожнаго общества. Каждый изъ расходовъ бросается совершенно произвольно въ ту или другую изъ четырехъ корзинъ".

Буквально слова г-на Джекомба Гуда были таковы:

„Система, предвидящая четыре большихъ статьи расхода, подобна четыремъ большимъ корзинамъ для грязнаго бѣлья, въ которыя всѣ эти расходы по мѣрѣ ихъ производства бросаются безъ большого ихъ разсмотрѣнія или классифицированія; несомнѣнно она заключаетъ свое осужденіе въ самой себѣ и реформа ея является необходимостью для будущаго поколѣнія служащихъ по желѣзнодорожной отчетности".

Я дѣйствительно признаю, что цитировалъ м-ра Джекомба Гуда невѣрно, въ чемъ и приношу ему извиненіе, я написалъ „корзины для бумагъ", мнѣ слѣдовало написать „корзины для грязнаго бѣлья".

Меня обвиняютъ въ теоретичности вслѣдствіе того, что я требую статистики, установленіе которой не будетъ имѣть никакого прямого дѣйствія на эксплоатацію. Но я вѣдь никогда и не говорилъ, что статистика является сама по себѣ лекарствомъ. Я говорилъ, что она освѣщаетъ факты и способствуютъ примѣненію пригодныхъ средствъ. Позвольте мнѣ привести одно сравненіе. Никто не представляетъ себѣ, что статистика сравнительной смертности въ разныхъ городахъ служитъ непосредственно къ уменьшенію числа смертей. Однако, если цифры показываютъ, что въ такомъ-то городѣ смертность, вызываемая, напримѣръ, чахоткой, переходитъ значительно среднюю, то это заставляетъ санитарныя власти этого города заняться этимъ фактомъ и постараться измѣнить условія, обусловливающія эту исключительную смертность.

Мнѣ вмѣняютъ еще въ вину то обстоятельство, что я не упомянулъ о внутренней статистикѣ обществъ и не обратился къ нимъ съ опросомъ. Но я счелъ, что моя задача состоитъ въ разсмотрѣніи общественной и оффиціальной статистики и отнюдь не въ производствѣ частныхъ анкетъ.

Сэръ Чарльзъ Оуэнсъ признаетъ пользу сравненій между странами. Однако, въ данное время, онѣ не мыслимы въ Англіи, благодаря недостаточности статистики. Позвольте мнѣ привести примѣръ. Заграницей пред-

ставляютъ себѣ обыкновенно, что англійскіе пассажирскіе тарифы принадлежатъ къ наиболѣе дорогимъ во всемъ мірѣ. Это происходитъ благодаря тому, что всѣ знаютъ обыкновенно тарифъ 3-го класса, который равняется 1 пенсу за милю (6,37 сантима за километръ). Я имѣлъ часто случай указывать на то, что этотъ обыкновенный тарифъ далеко не является суммой, дѣйствительно получаемой желѣзнодорожными обществами за провозъ одного пассажира на разстояніи одной мили. Я говорилъ, что по моему сужденію, основанному на рѣдкихъ извѣстныхъ статистическихъ данныхъ, средній тарифъ пассажиро-мили въ Англіи никоимъ образомъ не превышаетъ $^1/_2$ пенса. Я констатировалъ, что было, впрочемъ, вполнѣ естественно, что служащіе на желѣзныхъ дорогахъ другихъ странъ отказывались принять эту мою приблизительную цифру, какъ достаточно сравнимую съ статистическими данными средняго тарифа пассажиро-мили въ другихъ странахъ.

М-ръ Гайдъ, говорилъ, что сравненія, основанныя на тонно-милѣ ведутъ къ ошибкамъ, однако сравненія, основанныя лишь на тоннажѣ гораздо менѣе точны. Такъ, напримѣръ, „Taff Vale Railway“ и „Midland“ перевозятъ каждая милліонны тоннъ каменнаго угля, одна, примѣрно, на 15 миляхъ (24 километра) въ среднемъ, другая по крайней мѣрѣ на 50 миляхъ (80 километрахъ). Ясно, что если, сравнивая эти оба общества, мы пренебрежемъ элементомъ разстоянія, то мы сдѣлаемъ больше ошибокъ, нежели если мы примемъ его въ расчетъ.

Несомнѣнно, что статистическія сравненія могутъ вовлечь въ ошибку того, кто пользуется числами безъ разбора или съ предвзятою мыслью. Однако ставятъ въ упрекъ сравненіямъ, основаннымъ на тонно-милѣ, что при нихъ ставятся подъ одну и ту же рубрику тонно-мили, какъ перьевъ, такъ равно и камней, но, повидимому, забываютъ, что источникъ ошибокъ въ этомъ случаѣ заключается въ тоннажѣ, а не въ пробѣгѣ. Между тѣмъ, нынѣшняя статистика указываетъ именно тоннажъ и, насколько я знаю, никто не рекомендовалъ уничтожить это указаніе.

Говорятъ, ссылаясь на авторитетъ профессора Дьюснепа (Dewsnup), что американцы признаютъ обманчивость тонно-мили. Однако все, что сказалъ профессоръ Дьюснепъ, это то, что тонно-миля не можетъ служить безошибочнымъ показателемъ, и насколько я знаю, никто этого и не утверждалъ. Всѣ американцы, какъ почти всѣ желѣзнодорожные дѣятели всего свѣта, за исключеніемъ англичанъ, признаютъ ея полезность, говоря, что, въ концѣ концовъ, тонно-миля лучшій терминъ для сравненія. Между тѣмъ какъ англичане, за наимѣніемъ болѣе точныхъ данныхъ, высчитываютъ доходы или расходы въ тоннахъ и относятъ тоннажъ на милю пути, американцы вычисляютъ доходы и расходы въ тонно-миляхъ и сравниваютъ тонно-мили съ милей пути.

Говорятъ, что статистика въ тонно-миляхъ немыслима въ Англіи изъ-за перепутанности желѣзныхъ дорогъ, но, какъ мистеръ Хель (Hale) и другіе показали, вездѣ существуютъ одинаковыя трудности и вездѣ ихъ успѣшно преодолѣли. Наконецъ, докладъ меньшинства Комиссіи Торговой Палаты (Board o Trade) изложилъ точныя правила на этотъ счетъ и никто, насколько я знаю, не рѣшился утверждать въ опредѣленной и подробной формѣ, чтобы эти правила не соотвѣтствовали своей цѣли и были-бы практически не примѣнимы.

Въ общемъ, по моему мнѣнію, изъ нашихъ длинныхъ преній вытекаетъ слѣдующее: судя по оцѣнкѣ практиковъ всего цивилизованнаго міра, статистика въ тонно-миляхъ повсюду полезна и повсюду примѣнима. „За исключеніемъ Англіи", говорятъ англійскіе желѣзнодорожные дѣятели. Но въ данное время ее примѣняютъ съ большой выгодой и безъ всякаго затрудненія именно въ Англіи. Мнѣ говорятъ, что болѣе тридцати лѣтъ тому назадъ, когда наука эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ была еще въ зачаточномъ состояніи, директоръ одной крупной желѣзнодорожной сѣти въ Англіи нашелъ эту статистику безполезной. Я могу возразить на это, что въ нынѣшнемъ году директоръ одной изъ крупнѣйшихъ желѣзныхъ дорогъ находитъ ее послѣ десятилѣтней практики въ высшей степени полезной. Однако сессіи пришлось уже достаточно слышать по поводу этого чисто англійскаго вопроса. Я прошу у васъ, милостивые государи, извиненія въ томъ, что злоупотребилъ вашимъ терпѣніемъ.

Еще лишь нѣсколько словъ по поводу рѣшеній, предложенныхъ мистеромъ Эвелиномъ Сесилемъ. За заключенія, предложенныя имъ, я готовъ подать голосъ, такъ какъ изъ нихъ ясно видно, что установить надо статистику, заключающую въ себѣ „всѣ элементы эксплоатаціи каждой желѣзной дороги, какъ доходы, такъ и расходы",—все это очевидно относится къ статистикѣ, отмѣчающей длину пробѣга какъ пассажировъ, такъ и тоннъ. Такъ какъ я думаю, что ни въ какой странѣ не найдется такого желѣзнодорожнаго дѣятеля, который сталъ бы доказывать, что длина пробѣга не есть существенный элементъ какъ доходовъ, такъ и расходовъ по эксплоатаціи.

Предсѣдатель. Г. фонъ-Стригль обратился ко мнѣ съ предложеніемъ закончить пренія. Если бы это предложеніе было принято собраніемъ, то я прочелъ бы проектъ резолюцій, предложенныхъ мнѣ, и собраніе должно было бы рѣшить, желаетъ ли оно перейти немедленно къ голосованію, или же оно предпочитаетъ подождать пока проектъ резолюцій будетъ напечатанъ.

Г-нъ Тимоновъ, товарищъ Предсѣдателя. Я нахожу, что имѣются основанія принять предложеніе съ той, однако же, оговоркой, чтобы ораторы, записавшіеся до подачи предложенія, могли воспользоваться своимъ правомъ голоса. (Знаки одобренія).

Предсѣдатель. Я предлагаю, слѣдовательно, на голосованіе предложеніе о заключеніи преній, сдѣланное г-мъ фонъ Стригль, съ только что указаннымъ однако ограниченіемъ.

Предложеніе принято.

Полковникъ Хейнесъ (Haines). Государственный секретаріатъ. Американскіе Соединенные Штаты, (по англійски). Прежде всего я долженъ заявить, что я говорю не отъ имени американскаго правительства и что я не уполномоченъ присоединить его мнѣнія къ проекту заключеній, предложенныхъ сессіи. Тѣмъ не менѣе я радуюсь случаю участвовать въ преніяхъ, который мнѣ представляется.

Основной принципъ заключается въ томъ, что статистика должна вестись такимъ образомъ, чтобы отвѣчать предположенной цѣли. Ближайшею цѣлью является въ этомъ случаѣ—воспользоваться опытомъ прошлаго, дабы извлечь изъ него поученіе для будущаго.

Статистика этого рода должна непремѣнно составляться каждымъ же-

лѣзнодорожнымъ управленіемъ соотвѣтственно его личному опыту, удѣляя особенное вниманіе операціямъ разныхъ службъ—по ремонту пути и искуственныхъ сооруженій, по содержанію подвижного состава и по доходности эксплоатаціи.

Въ этихъ различныхъ службахъ пользуются различными основаніями для сравненій. Для вычисленія доходности отъ перевозокъ употребляютъ поѣздо-милю, паровозо-милю, вагоно-милю; для доходовъ по эксплоатаціи примѣняютъ тонно-милю и пассажиро-милю. Однако, эти статистическія единицы не поддаются никакому сравненію между собою. Надо, слѣдовательно, прибѣгнуть къ единицѣ всеобще принятой, которая могла бы замѣнить или слить эти различающіяся между собой единицы. Не поддаваясь переводу одной въ другую, онѣ нуждаются въ общемъ знаменателѣ, который служилъ бы имъ коффиціентомъ. Это заключеніе получаетъ еще болѣе широкое примѣненіе, когда статистика служитъ для сравненія дѣятельности нѣсколькихъ управленій, находящихся въ различныхъ условіяхъ, которыя также мѣняются изъ года въ годъ и которыя, съ многихъ точекъ зрѣнія, совершенно различны, когда дѣло идетъ о сравненіи между желѣзными дорогами съ паровой тягой и желѣзными дорогами съ электрической тягой.

По моему мнѣнію, существуетъ лишь одна единица сравненія, примѣнимая къ желѣзнодорожнымъ операціямъ въ столь различныхъ условіяхъ: это количество футо-фунтовъ, развитыхъ паровозомъ и показываемыхъ динамометромъ. Рядомъ опытовъ можно установить съ точностью силу тяги, развитую машиной при любомъ обслуживаніи поѣздовъ; расходы, вызванные этой службой могутъ быть опредѣлены съ точностью, идетъ ли дѣло о пассажирскомъ или товарномъ движеніи. По этой статистикѣ можно будетъ установить базисъ, примѣнимый для сравненія всѣхъ желѣзнодорожныхъ операцій, каковы бы ни были условія и обстоятельства, въ которыхъ онѣ совершаются.

Не надо, впрочемъ, смѣшивать статистику этого рода съ положеніемъ актива и пассива, прихода и расхода. Эти послѣдніе являются такими документами отчетности, которыя могутъ быть опредѣлены съ точностью и ясностью, такъ какъ они покоятся на состояніи денежныхъ сдѣлокъ, которыя должны по необходимости уравновѣшиваться. Съ этой точки зрѣнія они отличаются отъ положеній матеріальнаго порядка и когда надо примѣнить статистику для сравненія желѣзнодорожныхъ операцій, расходы по службѣ, указанные балансомъ, должны быть сопоставлены съ матеріальными фактами, установленными статистикой на практическомъ основаніи. Результатъ этотъ можетъ быть достигнутъ лишь принятіемъ единицы сравненія, могущей примѣняться во всѣхъ условіяхъ и при всякихъ обстоятельствахъ.

Другой вопросъ, по поводу котораго я хотѣлъ бы еще сказать нѣсколько словъ, это— приложимость среднихъ данныхъ къ отдѣльнымъ случаямъ. Среднее представляетъ лишь разсматриваемые факты. Это нѣчто отвлеченное, рѣдко примѣнимое практически, такъ какъ оно можетъ быть употреблено практически съ выгодой лишь при операціяхъ, совершенныхъ при одинаковыхъ условіяхъ. По тѣмъ же причинамъ слѣдуетъ обращаться осторожно со средними выводами, когда дѣло идетъ о томъ, чтобы судить о результатахъ дѣятельности желѣзнодорожныхъ администрацій на основаніи статистическихъ данныхъ. Если репутація желѣзной дороги можетъ быть опорочена

этимъ сравненіемъ, то представляется справедливымъ, чтобы статистика, служащая для этой цѣли, была поставлена безупречно и соотвѣтствовала бы своему назначенію. Въ этихъ видахъ средними выводами при контролѣ операцій желѣзныхъ дорогъ пользуется высшая администрація и я не нахожу, чтобы предложенія, содержащіяся въ представленныхъ заключеніяхъ, отвѣчали этимъ условіямъ настолько, чтобы принять ихъ какъ международную мѣру.

Съ другой стороны въ Соединенныхъ Штатахъ до сихъ поръ изучается вопросъ, какого характера должна быть оффиціальная статистика, которую желѣзнодорожные управленія должны представлять правительству, особенно же интересенъ этотъ вопросъ, насколько онъ касается возможности производить сравненія. Если бы делегаты Соединенныхъ Штатовъ могли представить сесіи образцы статистики подобные тѣмъ, которые предложены мистеромъ Аквортомъ, они сдѣлали бы это съ удовольствіемъ, но это невозможно, и причина лежитъ въ томъ, что они не могли еще осуществить это свое пожеланіе.

Я кончаю и обращаюсь къ вамъ съ просьбой отклонить предложенныя заключенія и не компрометировать себя, рекомендуя неосуществимыя мѣры.

Г-нъ Брандтъ. Представитель Россійскихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, (говоритъ по нѣмецки). Съ тѣхъ поръ, какъ существуетъ въ Россіи Статистическій Отдѣлъ, а именно съ 1873 года, была установлена статистика въ тонно-километрахъ или пудоверстахъ, какъ говорятъ въ Россіи. Общій тоннажъ, относящійся къ сѣти желѣзныхъ дорогъ, долженъ быть уменьшенъ отъ 47 до 49 процентовъ, такъ какъ въ него входитъ извѣстное число тоннъ, которое было сосчитано нѣсколько разъ въ суммѣ, благодаря передачѣ товаровъ съ однихъ желѣзныхъ дорогъ на другія.

Предсѣдатель. Записавшихся ораторовъ больше не имѣется. Желаетъ ли секція перейти къ голосованію различныхъ предложенныхъ рѣшеній или она предпочитаетъ дождаться, чтобы текстъ этихъ предложеній появился въ дневникѣ сессіи?

Голоса. Перейдемъ сейчасъ къ голосованію.

Другіе голоса. Подождемъ до завтра.

Предсѣдатель. Въ виду разногласія, я покорнѣйше попрошу собраніе покончить вопросъ голосованіемъ. Я ставлю на голосованіе предложеніе перейти немедленно къ голосованію заключеній, предложенныхъ мистеромъ Евелиномъ Сессилемъ и Фэрфаксомъ Гаррисономъ.

Это предложеніе принимается.

Предсѣдатель. Я предлагаю на голосованіе параграфъ за параграфомъ проектъ нижеслѣдующихъ предложеній:

Не касаясь спеціальныхъ условій, которыя вліяютъ на отчетность нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогъ, вслѣдствіе контроля государства или заинтересованности въ финансовыхъ результатахъ, сессія полагаетъ, что

1. Статистика, чтобы быть полезной для службъ эксплоатаціи, должна быть представляема въ распоряженіе послѣднихъ какъ можно скорѣе по истеченіи періода, за который она дается.

Принимается.

2. Чтобы приносить максимумъ пользы съ точки зрѣнія сокращенія расходовъ, статистика, составляемая для каждой службы, должна содержать единственно расходы, за которые отвѣтственъ начальникъ этой службы, и отдѣленные отъ всѣхъ расходовъ, которые относятся къ ней косвенно.

Принимается.

3. Никакая спеціальная статистика не должна быть разсматриваема изолированно, и общая статистика, резюмирующая всѣ главные элементы эксплоатаціи каждой желѣзной дороги, какъ доходы, такъ и расходы, должна быть ведена и изучаема тщательно.

Принимается.

4. Соотвѣтственныя статистики различныхъ управленій желѣзныхъ дорогъ покоятся на основаніяхъ, отвѣчающихъ различію ихъ положеній. Въ виду того, что обстоятельства и условія эксплоатаціи по необходимости разнятся въ различныхъ странахъ, на практикѣ невозможно достичь совершенно единообразной системы статистики эксплоатаціи, которая была бы одинаково примѣнима во всѣхъ странахъ.

Принимается.

Предсѣдатель. Г-нъ Апльярдъ предлагаетъ добавочный параграфъ, текстъ котораго слѣдующій:

„Статистическія желѣзнодорожныя свѣдѣнія имѣли бы гораздо большую цѣнность, если бы они были основаны на единообразной системѣ отчетности на километро-паровозѣ, километро-поѣздѣ или иной какой-либо единицѣ. Для производства компиляціи изъ этихъ статистикъ необходимо, чтобы было единообразіе съ точки зрѣнія расходовъ, погашенія и поддержанія оборудованія“.

Г-нъ Блохъ. 4-ое изъ заключеній, за которое мы подали голосъ, кончается такъ:

„на практикѣ невозможно достичь совершенно единообразной системы статистики эксплоатаціи, которая была одинаково примѣнима во всѣхъ странахъ“.

Между тѣмъ предлагаемый параграфъ гласитъ нѣчто противоположное.

М-ръ Аквортъ, докладчикъ, по-англійски. Увѣреніе г-на Блоха, что пожеланія г-на Апльярда находятся въ противорѣчіи съ заключеніями, принятыми сессіей, невѣрно. 4-ое изъ этихъ заключеній удостовѣряетъ лишь, что практически невозможно достичь однообразной системы для всѣхъ статистическихъ данныхъ, между тѣмъ какъ прибавленіе, предложенное г-мъ Апльярдомъ гласитъ, что было бы полезно объединить нѣкоторыя точно опредѣленныя группы. Я нахожу, что было бы неблагоразумно идти противъ прибавленія г-на Апльярда, въ виду того, что было бы несомнѣнно желательно, чтобы въ той мѣрѣ, въ какой это практически осуществимо, нѣкоторое единообразіе, касательно хотя бы главнѣйшихъ пунктовъ, было достигнуто.

Предсѣдатель. Быть можетъ г-нъ Апльярдъ не настаивалъ бы, чтобы его поправка была поставлена на голосованіе, если бы я сообщилъ сначала сессіи другія заключенія, представленныя г-мъ Тимоновымъ и г-мъ фонъ-Стриглемъ; мнѣ кажется, что его поправка дѣлается до извѣстной степени излишней этими заключеніями; они высказываютъ пожеланіе, чтобы постоянная комиссія конгресса (это—одно мнѣніе) или Центральное Бюро въ Бернѣ (это—другое мнѣніе) служили въ извѣстной степени центральнымъ Бюро для собиранія однообразныхъ статистическихъ свѣдѣній, касающихся желѣзныхъ дорогъ разныхъ странъ.

Первое составлено такимъ образомъ:

„Желательно, чтобы иниціатива, уже взятая на себя федеральнымъ

швейцарскимъ правительствомъ, созвать спеціальную международную комиссію, съ цѣлью вызвать установленіе единообразія въ желѣзнодорожную статистику, имѣло своимъ результатомъ установленіе, въ возможно короткій промежутокъ времени, статистики желѣзныхъ дорогъ, которая позволила бы легко сравнивать по крайней мѣрѣ главнѣйшія данныя по эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ разныхъ странъ".

Другое составлено такъ:

„Принимая во вниманіе, что элементовъ, которые позволили бы установить международную статистику, нѣтъ на лицо и не будетъ еще въ теченіе долгаго времени, Конгрессъ считаетъ однако желательнымъ, чтобы постоянная комиссія изучила слѣдующее: не слѣдовало ли бы и не явилось ли бы возможнымъ собрать и опубликовать нѣкоторыя статистическія главнѣйшія данныя, хотя бы краткія, касающіяся желѣзныхъ дорогъ тѣхъ государствъ, которыя приняли участіе въ Конгрессѣ".

„Статистика эта должна была бы касаться, въ частности: дѣйствительной длины; длины эксплоатируемыхъ линій; первоначальнаго капитала; наличности парка подвижного состава; пробѣга, совершеннаго этимъ составомъ; числа пассажировъ; количества перевезенныхъ товаровъ; всего расхода и дохода и, наконецъ, окончательнаго финансоваго результата дѣятельности желѣзныхъ дорогъ".

Г-нъ фонъ-Стригль. (по нѣмецки) Я хочу лишь подчеркнуть то обстоятельство, что оба заключенія могутъ быть приняты безъ неудобствъ, такъ какъ они не противорѣчатъ другъ другу. По крайней мѣрѣ, что касается меня, то я, не колеблясь, подамъ голосъ, какъ за заключеніе г-на Тимонова, такъ и за свое. Въ своемъ я предлагаю установить, какъ можно скорѣе нѣкоторыя главнѣйшія свѣдѣнія для международной желѣзнодорожной статистики. Этотъ результатъ можетъ быть достигнутъ, по моему мнѣнію, въ сравнительно короткій промежутокъ времени.

Что же касается предложенія, клонящагося къ созданію однообразной базы для настоящей международной статистики желѣзныхъ дорогъ, то я думаю, что всѣ мы держимся того мнѣнія, что пройдетъ много лѣтъ, пока будетъ достигнутъ какой-нибудь осязательный результатъ. Если же пока учрежденіе, которое по моему мнѣнію, а также судя по заключенію, которое только что вотировалось, подходитъ болѣе всего для этой цѣли, примется немедленно за дѣло и выполнитъ скоро осуществимую программу, я думаю, это нисколько не помѣшаетъ тому, чтобы организація, указанная г-мъ Тимоновымъ, принялась за трудную задачу, требующую конечно многихъ лѣтъ, которая будетъ заключаться въ сравненіи статистическихъ данныхъ между собой и созданіи международной желѣзнодорожной статистики.

Г-нъ Тимоновъ, товарищъ Предсѣдателя. Я раздѣляю мнѣніе г-на фонъ-Стригля. Я подамъ голосъ за его мнѣніе, также какъ и за свое, такъ какъ оба эти предложенія дополняютъ другъ друга.

Швейцарское правительство уже взяло на себя иниціативу международной конференціи и мы можемъ лишь привѣтствовать это. Съ другой стороны, говорятъ, что Постоянная Комиссія желѣзнодорожнаго конгресса могла бы работать въ томъ же направленіи. Я привѣтствую въ одинаковой мѣрѣ это предложеніе и думаю, что было бы желательно принять ихъ оба.

Г-нъ Рише (Riché). Французская Восточная желѣзная дорога. Судя по послѣднимъ заявленіямъ г-на Тимонова, кажется, что его предложеніе видо-

измѣняется и онъ находитъ желательнымъ принятіе обоихъ предложеній. Могутъ встрѣтиться важныя неудобства, если поручить двумъ различнымъ организаціямъ заботу выработки программы статистики и установленія ея принциповъ.

Возможно, что заключенія обоихъ учрежденій будутъ различны и это отсрочитъ рѣшеніе вопроса.

Если мы желаемъ быстроты, то надо возложить изученіе вопроса на одно лишь учрежденіе, а не на два, которыя, даже идя паралелльно, могли бы придти къ противорѣчащимъ выводамъ,.

Г-нъ Тимоновъ, товарищъ Предсѣдателя. Я не предлагалъ возложить работу на какое-нибудь постоянное учрежденіе, я хотѣлъ лишь привлечь вниманіе конгресса на то, что Федеральное Правительство Швейцаріи уже предложило собрать конференцію.

Всѣ приглашенныя державы отвѣтили согласіемъ, за исключеніемъ одной лишь страны, а именно — Франціи, которая не дала еще своего согласія.

Мы желаемъ быстраго рѣшенія вопроса; уже имѣются предварительныя работы, взявшія около трехъ лѣтъ. Я нахожу, что конгрессъ долженъ воспользоваться случаемъ и поощрить Федеральное Правительство въ его предпріятіи, однако, съ другой стороны, я не вижу никакого затрудненія, къ тому, чтобы Постоянная Комиссія конгресса изучала основательно этотъ вопросъ, который такъ серьезенъ, и потребуетъ для своего рѣшенія продолжительнаго времени.

Г-нъ фонъ-Стригль (по-нѣмецки). Я хочу обратить ваше вниманіе на то обстоятельство, что боязнь того, чтобы не получилось различія между результатами дѣятельности обѣихъ организацій, ничѣмъ не обусловлена. Не говоря о сторонѣ вопроса, которую я упустилъ изъ виду, а именно, что предложеніе г-на Тимонова даетъ результаты въ болѣе или менѣе близкомъ будущемъ, надо принять во вниманіе, что мое предложеніе заключается въ томъ, что слѣдуетъ собрать и опубликовать статистическія данныя, между тѣмъ какъ предложеніе г-на Тимонова склоняется къ созданію статистической схемы; когда же это будетъ закончено, то само собой разумѣется, получится сближеніе результатовъ, достигнутыхъ съ одной и другой стороны и затѣмъ довѣрить задачу или Берну или Брюсселю.

Было сдѣлано возраженіе, что одно изъ государствъ еще не присоединилось къ предложенію и я прошу васъ обратить на это должное вниманіе. Австрія изъявила свое согласіе на эту мѣру лишь при условіи, если она будетъ принята, по крайней мѣрѣ, тѣми государствами, которыя подписались подъ международной конвенціей желѣзнодорожныхъ перевозокъ. Насколько я знаю, Германія поставила ту же оговорку. Слѣдовательно, до сихъ поръ не имѣется даже единогласія всѣхъ государствъ. Вы не откажете замѣтить, что этотъ формальный вопросъ еще совершенно не рѣшенъ. Если мы примемъ лишь предложеніе г-на Тимонова, то осуществленіе моего проекта, болѣе скромнаго, касающагося международной статистики, такимъ образомъ, отложится на долгіе годы. Я не вижу между тѣмъ, почему бы одной изъ двухъ организацій не собрать быстро свѣдѣнія и не дѣйствовать, такъ сказать, практически, между тѣмъ какъ другая занялась бы изученіемъ вопроса, работая теоретически, и почему изъ этого вышелъ бы конфликтъ.

Г-нъ Фэрфаксъ Гаррисонъ (Fairfax Harrison), товарищъ предсѣдателя, (по англійски). Отнюдь не оспаривая пользы статистическаго

изслѣдованія, производимаго разумно, я тѣмъ не менѣе держусь того мнѣнія, что предложенія г-на Тимонова и г-на фонъ-Стригля безполезны въ данную минуту вслѣдствіе того, что, съ одной стороны, цѣль, къ которой они стремятся, будетъ достигнута обсужденіями на международной конференціи, которую предполагаетъ, какъ видно, собрать швейцарское правительство для изученія вопроса о желѣзнодорожной статистикѣ, съ другой стороны, въ виду интереса, вызваннаго сегодняшнимъ обсужденіемъ, надо предполагать, что можно будетъ возобновить изученіе этого вопроса въ слѣдующую сессію конгресса.

Американскія желѣзныя дороги видоизмѣнили только что вслѣдствіе новаго закона всю свою отчетность для того, чтобы приспособиться къ правиламъ, выработаннымъ Междуштатной Торговой Комиссіей (Interstate Commerce Commission). Слѣдовательно, имъ даже по закону нельзя будетъ присоединиться въ ихъ теперешней системѣ къ измѣненіямъ, требуемымъ международными интересами и, во всякомъ случаѣ, онѣ отказались бы нарушить согласіе, достигнутое между ними и ихъ правительствомъ съ такимъ усиліемъ цѣною многочисленныхъ уступокъ съ обѣихъ сторонъ, для того, чтобы постараться ввести единообразную статистическую систему, примѣнимую ко всѣмъ странамъ—цѣль, которая во всѣхъ отношеніяхъ считается практически неосуществимой.

Предсѣдатель. Я думаю, что пренія могутъ считаться законченными. Я ставлю на голосованіе предложеніе г-на Тимонова, текстъ котораго вамъ извѣстенъ.

Это предложеніе не принимается.

Предсѣдатель. Я ставлю на голосованіе предложеніе г-на фонъ-Стригля, которое также уже было прочитано.

Предложеніе это не принимается.

Г-нъ Апльярдъ, (по англійски). Я беру назадъ свое предложеніе.

Предсѣдатель. Въ виду того, что г-нъ Апльярдъ взялъ свое предложеніе назадъ, намъ остается лишь сдѣлать постановленіе касательно послѣдняго предложенія г-на Блоха, желающаго, чтобы въ программу слѣдующей сессіи конгресса было включено изученіе внутреннихъ статистикъ, которыя ведутся обществами для ихъ собственныхъ нуждъ, чтобы такимъ образомъ воспользоваться ихъ опытомъ. Поддерживается ли это предложеніе?

(Молчаніе).

Въ виду того, что предложеніе не поддержано, нѣтъ основаній продолжать его обсужденіе.

Обсужденіе въ Общемъ Собраніи Конгресса.

Пленарное засѣданіе 14 іюля 1910 г.

Предсѣдатель г-нъ П. Вейсенбахъ (P. Weissenbach), генеральный секретарь г-нъ Л. Вейсенбрухъ (L. Weissenbruch), первый товарищъ генеральнаго секретаря г-нъ Мюрсе (Murset), второй товарищъ генеральнаго секретаря д-ръ А. Бонзонъ (A. Bonzon).

Г-нъ Блохъ, главный секретарь 4-й секціи, читаетъ нижеслѣдующій докладъ 4-й секціи. (Смотри Journal quotidien de la cession) № 9, стр. 3).

„Г-нъ Аквортъ (докладчикъ отъ Великобританіи) критиковалъ отсутствіе принциповъ въ англійской статистикѣ и логичности въ ихъ постановкѣ. Онъ выражаетъ особенное сожалѣніе объ отсутствіи какихъ бы то ни было указаній на километрическій пробѣгъ пассажировъ и товаровъ; указаны лишь числа отбывшихъ пассажировъ и отправленныхъ тоннъ. Королевская Комиссія была недавно образована для установленія основъ статистики, однако въ ней не нашлось большинства для того, чтобы потребовать упоминанія о пробѣгахъ.

„Сэръ Томасъ Рисъ Прайсъ (докладчикъ по англійскимъ колоніямъ) настаиваетъ на пользѣ статистики, которая бы велась на основахъ, позволяющихъ дѣлать сравненія между различными желѣзными дорогами, а также на томъ, что слѣдуетъ дѣлать различіе между окончательной статистикой, предназначенной къ опубликованію, и временной статистикой, служащей для освѣдомленія всѣхъ начальниковъ службъ о ходѣ дѣла.

„Г-нъ Каунти (докладчикъ отъ Америки) изъяснилъ, что недавній законъ далъ Междуштатной Торговой Комиссіи въ Соединенныхъ Штатахъ право утверждать статистическія формы и что на этой почвѣ уже установилось соглашеніе между этой комиссіей и желѣзными дорогами. Онъ указываетъ на необходимость, чтобы статистика велась лицами, вполнѣ стоящими въ курсѣ службъ, къ которымъ статистика относится. Наконецъ, выражая пожеланіе введенія однообразныхъ формъ, онъ указываетъ на опасность такихъ предписаній, которыя нарушили бы правильное финансовое управленіе, налагая на капиталъ всѣ улучшенія.

„Г-нъ Барріоль, на котораго за смертью докладчика уже поздно были возложены доклады по остальнымъ странамъ, ограничился указаніемъ логическихъ основаній, на которыхъ должна была бы быть установлена статистика.

„Г-нъ Фроловъ (Москва-Виндава-Рыбинскъ), Тимоновъ (Русское правительство), фонъ-Злуханъ (Вюртембергъ), кавалеръ фонъ-Стригль (Австрія), Ратгебъ (Швейцарское правительство) и Брандтъ (Россія) настаивали на большой пользѣ сравнительной статистики между различными странами. Чтобы достичь этой цѣли, г-нъ Тимоновъ предлагаетъ поддержать иниціативу Швейцарскаго правительства относительно созыва конференціи для выработки международнаго соглашенія, а г-нъ фонъ-Стригль предлагаетъ возложить на постоянную Комиссію Конгресса установленіе международной статистики, пользуясь для этого частями статистики, общими для всѣхъ странъ.

„Особенной оживленностью отличались пренія, касающіяся пользы установленія статистики пробѣга пассажировъ и тоннъ товаровъ. Сэръ Чарльзъ Оуэнсъ (Лондонская и Юго-Западная желѣзныя дороги), г-нъ Самъ Фей (Большая Центральная желѣзная дорога), Евелинъ Сесиль и Джакомбъ Гудъ (Лондонская и Юго-Западная желѣзныя дороги), Альфредъ Аслеттъ (Фёрнесская желѣзная дорога) отъ имени англійскихъ желѣзныхъ дорогъ, а также г-да Герни С. Алленъ (Буэносъ-Айресская Великая Южная дорога) и полковникъ Бонхамъ Картеръ (Мадрасская и Южная Магратская желѣзная дорога) оспаривали возможность, какъ установленія подобной статистики на дѣлѣ, по крайней мѣрѣ въ Англіи, по причинѣ запутанности сѣти желѣзныхъ дорогъ, такъ и затрудни-

тельности извлеченія полезныхъ изъ нея результатовъ, въ виду различія тѣхъ элементовъ, которые она объединяетъ въ своей средней. Г-нъ Гель (Американская желѣзнодорожная Ассоціація), Паттерсонъ (Пенсильванская желѣзная дорога) Вурнисъ (Филадельфійская и Ридингская желѣзная дорога), Плантъ (Южная желѣзная дорога, Соединенные Штаты), Маль (Союзъ Тихоокеанской желѣзной дороги) отъ имени американскихъ желѣзныхъ дорогъ, полковникъ Гэнсъ (правительство Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ) и г-нъ Апльярдъ (Центральныя Южно-Африканскія желѣзныя дороги) настаивали на пользѣ, извлекаемой изъ этой статистики при сравненіи различныхъ желѣзныхъ дорогъ. Г-нъ Акворть (докладчикъ) настаивалъ на неудобствѣ для англійскихъ желѣзныхъ дорогъ оставаться единственными, не ведущими этой статистики.

„Секція предлагаетъ слѣдующій проектъ заключенія:

Не касаясь спеціальныхъ условій, которыя вліяютъ на отчетность нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогъ, вслѣдствіе контроля государства или заинтересованности въ финансовыхъ результатахъ, конгрессъ полагаетъ, что

1) статистика, чтобы быть полезной для службъ эксплоатаціи, должна быть предоставляема въ распоряженіе послѣднихъ, какъ можно скорѣе по истеченіи періода, за который она дается;

2) чтобы приносить максимумъ пользы съ точки зрѣнія сокращенія расходовъ, статистика, составляемая для каждой службы, должна содержать единственно расходы, за которые отвѣтствененъ начальникъ этой службы, и отдѣленные отъ всѣхъ расходовъ, которые относятся къ ней косвенно;

3) никакая спеціальная статистика не должна быть разсматриваема изолированно, и общая статистика, резюмирующая всѣ главные элементы эксплоатаціи каждой желѣзной дороги, какъ доходы, такъ и расходы, должна быть ведена и изучаема тщательно;

4) соотвѣтственныя статистики различныхъ управленій желѣзныхъ дорогъ покоятся на основаніяхъ, отвѣчающихъ различію ихъ положеній. Въ виду того, что обстоятельства и условія эксплоатаціи по необходимости разнятся въ различныхъ странахъ, на практикѣ невозможно достичь единообразной системы статистики эксплоатаціи, которая была бы одинаково примѣнима во всѣхъ странахъ“.

Г-нъ Тимоновъ, Товарищъ Предсѣдателя 4-ой секціи. — Обсужденіе вопроса, касающагося статистики, имѣвшее мѣсто въ 4-ой секціи, представило Конгрессу случай высказаться о пользѣ или безполезности тенденціи къ установленію однообразія въ желѣзнодорожной статистикѣ разныхъ странъ.

Нѣкоторые члены нашли, что недостаточно ограничиться лишь указаніемъ на то, что, въ виду различія въ условіяхъ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, статистики должны также различаться, но что необходимо, чтобы Конгрессъ указалъ, что его идеаломъ является установленіе соглашенія въ этомъ отношеніи между различными государствами.

Въ согласіи съ нѣкоторыми изъ моихъ коллегъ г-ми Эльснеръ (Elsner), Пихлеръ фонъ-Дебеномъ (Pichler von Deeben), Тарисомъ (Taris), Бидерманомъ (Biedermann), я предлагаю прибавить еще параграфъ къ заключеніямъ, которыя вы только что слышали, параграфъ, составленный въ слѣдующихъ выраженіяхъ:

„Есть однако основаніе поощрять всѣ попытки къ установленію единообразія въ желѣзнодорожныхъ статистикахъ, имѣющихъ цѣлью сдѣлать легко сравнимыми главные элементы эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ въ различныхъ странахъ“ (Аплодисменты).

Г-нъ Евелинъ Сесиль, Товарищъ Предсѣдателя 4-й секціи, (по англійски).—Я не хочу обсуждать въ общемъ собраніи вопросъ, надъ которымъ такъ долго останавливались въ секціи. Многіе изъ нашихъ коллегъ, англичанъ и американцевъ, отсутствуютъ, полагая, что установленъ компромиссъ и обсужденія больше не предвидится; да и до вчерашняго дня ни изъ чего не было видно, что будетъ внесено какое-либо измѣненіе. Они не могли предполагать, что г. Тимоновъ пожелаетъ прибавить этотъ параграфъ. Только послѣ многихъ затрудненій можно было достигнуть согласія секціи на четыре заключенія, предложенныя Конгрессу.

Г-нъ Ферфаксъ Гаррисонъ и Сэръ Чарльзъ Оуэнсъ, принимавшіе преобладающее участіе въ преніяхъ, отсутствуютъ; они имѣли бы право протестовать противъ пріема, который заключается въ предложеніи на общемъ собраніи поправки въ заключеніяхъ, появившихся лишь вчера въ „Journal quotidien de la Session“. Если бы они знали, что будетъ сдѣлано это новое предложеніе, они, по всей вѣроятности, остались бы въ Бернѣ.

Поэтому я предлагаю, чтобы Конгрессъ отклонилъ эту поправку.

Г-нъ Хель (Hale). Американская желѣзнодорожная Ассоціація, (по англійски). Я сожалѣю о томъ, что столько американскихъ делегатовъ отсутствуетъ, однако, я желаю пояснить отъ ихъ и моего имени, что мы считали, что компромиссъ, на который согласилась секція, представлялся болѣе или менѣе окончательнымъ. Между отсутствующими американскими делегатами есть немало сторонниковъ международной статистики, но они полагали, что дѣлаютъ разумную уступку, принимая предложеніе г-на Блоха, направленное къ тому, чтобы постоянная комиссія не упускала изъ виду вопроса и чтобы послѣдній былъ поставленъ въ программу будущей сессіи конгресса.

Г-нъ Гудэй (Gooday). Большая Восточная желѣзная дорога. Великобританія, (по англійски). Я совершенно присоединяюсь къ предложенію г-на Сесиля; по моему мнѣнію исключеніе 5-го параграфа было бы правильно и больше соотвѣтствовало бы положенію вещей. Я былъ бы счастливъ, если бы г. Тимоновъ согласился въ виду этихъ соображеній взять назадъ свое предложеніе.

Г-нъ Тимоновъ. Товарищъ Предсѣдателя 4-ой секціи. Я не могу согласиться съ этимъ желаніемъ. Выставляется лишь единственный аргументъ, а именно: нельзя въ общемъ собраніи вносить измѣненія въ резолюціи, принятыя въ секціяхъ.

Между тѣмъ это совершенно невѣрно и противорѣчитъ практикѣ, установившейся на прежнихъ конгрессахъ. Общія засѣданія не имѣли бы смысла, если бы рѣшенія секцій должны были бы быть только подтверждаемы.

Я сожалѣю, что нѣкоторымъ изъ коллегъ пришлось покинуть Бернъ, но это отнюдь не должно мѣшать преніямъ общаго собранія. Это могло бы послужить плохимъ прецедентомъ впослѣдствіи, когда рѣчь будетъ идти о болѣе важныхъ вопросахъ (очень хорошо!).

Г. Евелинъ Сесиль, (по англійски).—Я высказываюсь противъ измѣненія не только потому, что нѣкоторые изъ моихъ коллегъ уѣхали вслѣд-

ствіе достигнутаго компромисса, но еще и потому, что предложеніе это вовсе не обсуждалось въ секціи. Многіе изъ уѣхавшихъ членовъ явились бы возражать противъ предложенія такого значенія, если бы они могли предполагать, что его внесутъ на обсужденіе общаго собранія. Четыре заключенія, принятыя секціей, являются результатомъ соглашенія и прибавленіе еще пятаго нарушитъ равновѣсіе рѣшеній.

Поэтому я настаиваю на томъ, чтобы собраніе отклонило предложеніе.

Г-нъ Кольсонъ.—Въ качествѣ предсѣдателя 4-й секціи, я считаю себя обязаннымъ напомнить, при какихъ обстоятельствахъ голосовались эти предложенія, хотя я лично лишь оффиціозно принималъ участіе въ компромиссѣ, о которомъ шла только что рѣчь.

Причина, побудившая 4-ую секцію отклонить предложенія, имѣющія аналогичное значеніе съ предложеніемъ г. Тимонова, это крайняя затруднительность веденія такихъ статистическихъ данныхъ, которыя возможно было бы сравнивать. Я лично могъ убѣдиться въ трудности этого, когда пробовалъ дѣлать сравнительныя сопоставленія по желѣзнымъ дорогамъ разныхъ странъ.

Статистика англійскихъ желѣзныхъ дорогъ сильно отличается отъ статистики материка и делегаты остальныхъ странъ объявили, что имъ было бы очень затруднительно измѣнить свою статистику.

Въ Америкѣ, какъ вамъ извѣстно, законъ далъ полную власть Междуштатной Торговой Комиссіи для установленія формъ статистики, ведомую желѣзными дорогами, и налагаетъ суровые приговоры противъ тѣхъ, которые позволили бы себѣ вести иную отчетность противъ установленной. Для установленія формы этой отчетности Междуштатная Торговая Комиссія и представители американскихъ желѣзныхъ дорогъ вели очень сложные переговоры и вполнѣ понятно, что многіе изъ этихъ представителей испытываютъ нѣкоторое безпокойство, слыша предложенія, могущія привести къ преніямъ, слѣдствіемъ которыхъ можетъ явиться нарушеніе столь трудно достигнутаго соглашенія.

Другіе члены комиссіи указали на то, что французскія желѣзныя дороги, въ силу соглашенія существующаго между ними и государствомъ, обезпечивающимъ имъ минимумъ доходовъ, не имѣютъ съ своей стороны полной свободы дѣйствій, которая позволила бы имъ измѣнить форму ихъ отчетности. Ихъ статистика поневолѣ составляется соотвѣтственно правиламъ, относящимся къ исчисленію доходовъ и расходовъ, служащему основаніемъ для гарантіи.

Несомнѣнно резолюція, предложенная г. Тимоновымъ, не можетъ считаться очень неудобной, такъ какъ она ограничивается лишь выраженіемъ пожеланія того, чтобы попробовали сдѣлать единообразной международную статистику. Это единообразіе было бы несомнѣнно очень выгодно. Вопросъ заключается лишь въ томъ, можно ли надѣяться, голосуя за это предложеніе, придти къ какому-либо практическому результату или пожеланіе это останется чисто платоническимъ.

При такихъ условіяхъ секція не считала возможнымъ предложить пожеланіе такого рода собранію дѣловыхъ людей, пренія которыхъ направлены болѣе къ осуществленію практическихъ улучшеній, чѣмъ къ формулировкѣ пожеланій теорическаго порядка.

Всѣ эти заключенія я считалъ необходимымъ представить Конгрессу для

того, чтобы указать на мотивы, по которымъ 4-ая секція не прибавила къ своимъ заключеніямъ еще пятаго, въ смыслѣ предложеннаго г-мъ Тимоновымъ, хотя секція и не имѣетъ никакихъ основательныхъ возраженій противъ выраженной въ немъ идеи.

Полковникъ Бонхамъ Картеръ, Мадрасская и Южно-Маратская желѣзная дорога. (по англійски). Я соглашаюсь съ тѣмъ, что Конгрессъ имѣетъ право мѣнять заключенія, принятыя секціей, и что предложеніе г. Тимонова привело бы къ тому, что сравненіе статистики эксплоатаціи стало бы дѣломъ болѣе легкимъ, но мнѣ кажется, что я долженъ указать на то, что аналогичное предложеніе было уже сдѣлано г. Тимоновымъ и 4-ая секція не согласилась съ нимъ по слѣдующимъ мотивамъ: только что изданный законъ обязываетъ желѣзнодорожныя общества Америки измѣнить ихъ систему отчетности и статистики. Въ Англійскій перламентъ поступилъ на обсужденіе законъ и, если онъ пройдетъ, то англійскія общества будутъ приблизительно въ такомъ же положеніи. Наконецъ, намъ указали каково, въ этомъ отношеніи, положеніе французскихъ обществъ.

Если бы предложенное 5-ое заключеніе было принято, оно не имѣло бы значенія для большаго числа обществъ и имѣло бы лишь полезность, такъ сказать, воспитательную. Я нахожу поэтому, что не слѣдуетъ принимать этого предложенія.

Г. Евелинъ Сесиль.—Г. предсѣдатель, въ тѣхъ условіяхъ, въ которыхъ мы находимся, а также въ виду того, что заключеніе не разсматривалось въ секціи, намъ очень трудно, по моему мнѣнію, придти къ соглашенію здѣсь. Однако, я не желаю возбуждать излишнія трудности и поэтому я предлагаю слѣдующую формулу, на которой всѣ могли бы, мнѣ кажется, примириться.

„5. Имѣется однако основаніе поощрять всѣ попытки къ установленію единообразія въ желѣзнодорожныхъ статистикахъ, по крайней мѣрѣ въ отношеніи главныхъ элементовъ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, въ той мѣрѣ, въ какой это возможно, примѣнительно къ нуждамъ каждой страны.

Г. Тимоновъ мнѣ сообщаетъ, что онъ согласенъ со мной на эту формулу (аплодисменты).

Предсѣдатель.—Въ виду того, что г. Тимоновъ согласенъ принять формулу, предложенную г-мъ Евелиномъ Сесилемъ, и что никакихъ замѣчаній не было сдѣлано, я объявляю эту формулу принятой.

Вотъ, слѣдовательно, заключенія.

Не касаясь спеціальныхъ условій, которыя вліяютъ на отчетность нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогъ, вслѣдствіе контроля государства или заинтересованности въ финансовыхъ результатахъ, Конгрессъ полагаетъ, что:

1) статистика, чтобы быть полезной для службъ эксплоатаціи, должна быть предоставляема въ распоряженіе послѣднихъ какъ можно скорѣе по истеченіи того періода, за который она дается;

2) чтобы приносить максимумъ пользы съ точки зрѣнія сокращенія расходовъ, статистика, составляемая для каждой службы, должна содержать единственно расходы, за которые отвѣтственъ начальникъ этой службы, и отдѣленные отъ всѣхъ расходовъ, которые относятся къ ней косвенно;

3) никакая спеціальная статистика не должна быть разсматриваема изолированно, и общая статистика, резюмирующая всѣ главные элементы

эксплоатаціи каждой желѣзной дороги, какъ доходы, такъ и расходы, должна быть ведена и изучаема тщательно;

4) соотвѣтственныя статистики различныхъ управленій желѣзныхъ дорогъ покоятся на основаніяхъ, отвѣчающихъ различію ихъ положеній. Въ виду того, что обстоятельства и условія эксплоатаціи по необходимости разнятся въ различныхъ странахъ, на практикѣ невозможно достичь совершенно единообразной системы статистики эксплоатаціи, которая была бы одинаково примѣнима во всѣхъ странахъ;

5) имѣется однако основаніе поощрять всѣ попытки къ установленію единообразія въ желѣзнодорожныхъ статистикахъ, по крайней мѣрѣ въ отношеніи главныхъ элементовъ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, въ той мѣрѣ, въ какой это возможно, примѣнительно къ нуждамъ каждой страны.

Эти предложенія приняты.

Лен. Гос. Ун-т
Научная
библиотека им.
Горького

51. **В. Е. Тимоновъ.** Предсѣдатель Комиссіи. **Свѣдѣнія о занятіяхъ Комиссіи** въ періодъ времени съ сентября 1910 г. по августъ 1911 г. съ планомъ работъ на водяныхъ путяхъ въ пятилѣтіе 1912—1916 годовъ—180 стран. съ приложеніемъ: карты желѣзныхъ и водяныхъ путей съ показаніемъ установленныхъ Междувѣдомственной Комиссіей водяныхъ магистралей и предположенныхъ къ производству на водяныхъ путяхъ работъ въ 1912—1916 гг. карты Европейской Россіи съ показаніемъ густоты населенія въ 1908 г., установленныхъ Междувѣдомственной Комиссіей магистралей и предположенныхъ работъ въ 1912—1916 гг. карты Европейской Россіи съ показаніемъ густоты сѣти желѣзныхъ дорогъ, отнесенной къ населенности 1909 г., установленныхъ Междувѣдомственной Комиссіей магистралей и предпредположенныхъ работъ въ 1912—1916 гг., карты Европейской Россіи съ показаніемъ густоты сѣти желѣзныхъ дорогъ, отнесенной къ пространству установленныхъ Междувѣдомственной Комиссіей магистралей и предположенныхъ работъ въ 1912—1916 гг. карты Европейской Россіи съ показаніемъ ея обслуженности желѣзными дорогами въ 1909 г. установленныхъ Междувѣдомственной Комиссіей и предположенныхъ работъ въ 1912—1916 гг., карты Европейской Россіи съ показаніемъ мѣстностей, отстоящихъ отъ желѣзныхъ дорогъ болѣе 30 и 50 верстъ, установленныхъ Междувѣдомственной Комиссіей магистралей и предположенныхъ работъ въ 1912—1916 гг., и картограммами движенія товаровъ по желѣзнымъ и внутреннимъ путямъ Россійской Имперіи въ 1908 г. съ показаніемъ предположенныхъ Междувѣдомственной Комиссіей основныхъ магистралей сѣти водяныхъ путей. Спб. 1911.

52. **Приложенія къ Бюллетенямъ Междувѣдомственной Комиссіи 1909—1911 гг.**—59 стран. въ приложеніемъ брошюры: XII-e Congrès International de Navigation. Philadelphie, 1912. Rapport par V. E. Timonoff et G. H. Kleiber (74 стран.) и графическаго изображенія движенія грузовъ въ 1909 г. Спб. 1912.

53. **Программы изслѣдованій и работъ** на водяныхъ путяхъ:

а) Принятыя Междувѣдомственной Комиссіей программа и исчисленіе стоимости изслѣдованій водяныхъ путей и составленія проектовъ ихъ улучшенія въ періодъ времени 1911—1915 годовъ.

б) Принятыя Междувѣдомственной Комиссіей программа и исчисленіе стоимости работъ на водяныхъ путяхъ въ періодъ времени 1912—1916 годовъ.—81 стран. Спб. 1912.

54. **В. Е. Тимоновъ,** Предсѣдатель Комиссіи. Матеріалы для изученія постановки дѣла водяныхъ сообщеній.—Міровой водный путь чрезъ Панамскій Перешеекъ. 217 стран., 72 рисунка на 40 отдѣльныхъ таблицахъ и двѣ карты: генеральный планъ зоны Панамскаго канала и главныя міровые пути сообщенія. Спб. 1913.

55. **В. Е. Ляхницкій.** Матеріалы для изученія постановки дѣла водяныхъ сообщеній. Водяныя сообщенія Америки. Работы по сооруженію Панамскаго канала, исполненныя правительствомъ Соединенныхъ Штатовъ до 1911 года. 296 стран. и 145 рис. въ текстѣ. Спб. 1913.

56. **Л. И. Цимбаленко.** Указатель внутреннихъ водныхъ путей, изслѣдованныхъ Мини-[illegible]мъ Путей Сообщенія въ 1871—1913 году. Бассейны Чернаго и Азовскаго морей. [illegible]. 1914 г.

[illegible]алы для изученія постановки дѣла водяныхъ сообщеній. Водяныя сообщенія Франціи [illegible]. Петроградъ 1914 г.

[illegible] по разработкѣ инструкцій для производства изслѣдованія водяныхъ путей. [illegible]. 1914 г.

[illegible] для изученія постановки дѣла водяныхъ сообщеній. Водяныя сообщенія Гер-[illegible]-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ. 320 стр. Петроградъ 1914 г.

[illegible] водяныхъ и желѣзнодорожныхъ сообщеній по даннымъ VIII Международ-[illegible]ресса, бывшаго въ г. Бернѣ въ 1910 году.

[illegible] В. Е. Тимоновъ, Предсѣдатель Междувѣдомственной Комиссіи и [illegible]правительства на XII Международномъ Судоходномъ Конгрессѣ. [illegible]остановки дѣла водяныхъ сообщеній. Постоянная Международная Ассоціація [illegible] и Двѣнадцатый Международный Судоходный Конгрессъ, бывшій [illegible]912 г. Стр. 242, рисунковъ 90. Петроградъ, 1915 г.

[illegible]ран. Матеріалы для изученія постановки дѣла водяныхъ сообщеній. Отчеты [illegible]инистерства Путей Сообщенія на Двѣнадцатомъ Международномъ Судоход-[illegible] бывшемъ въ Филадельфіи въ 1912 году. Петроградъ, 1915 г.

[illegible] Тимоновъ, Предсѣдатель Междувѣдомственной Комиссіи. Общія свѣдѣнія объ [illegible]ахъ возникновенія Междувѣдомственной Комиссіи для составленія плана работъ по [illegible] развитію водяныхъ сообщеній Имперіи и краткій обзоръ ея дѣятельности (1909—1912). [illegible]ѣданій Междувѣдомственной Комиссіи съ приложеніями въ текстѣ и съ картами [illegible]хъ и водяныхъ путей сообщенія Европейской Россіи въ масштабѣ 150 верстъ [illegible] на 1 листѣ съ показаніемъ предположенныхъ Междувѣдомственной Комиссіей [illegible] магистралей сѣти водяныхъ путей, историческихъ водяныхъ путей и проектовъ [illegible] водяныхъ путей съ 1718 г. б) желѣзныхъ и водяныхъ путей сообщенія [illegible] масштабѣ 150 в. въ дюймѣ на 1 листѣ съ показаніемъ установленныхъ Между-[illegible]нной Комиссіей водяныхъ мугистралей, степени изслѣдованности водяныхъ путей [illegible]ложенныхъ къ производству изслѣдованій въ 1911—1915 гг., в) желѣзныхъ и во-[illegible]путей сообщенія Россіи въ масштабѣ 300 верстъ въ дюймѣ съ показаніемъ уста-[illegible]ныхъ Междувѣдомственной Комиссіей водяныхъ магистралей и предположенныхъ [illegible]й къ производству на водяныхъ путяхъ работъ въ 1912—1916 годахъ и г) путей.

сообщенія Европейской Россіи, въ масштабѣ 150 верстъ въ дюймѣ, съ показаніемъ установленныхъ Междувѣдомственной Комиссіей по составленію плана работъ по улучшенію и развитію водяныхъ сообщеній Имперіи основныхъ магистралей сѣти водяныхъ путей, предположенныхъ Правительственными учрежденіями и общественными организаціями, признаваемыхъ ими необходимыми изысканій и работъ въ періодъ 1911—1920 гг. Петроградъ, 1915 г.

63. Матеріалы для изученія вопроса о нормальныхъ размѣрахъ судовъ и каналовъ. Стр. 127, рисунковъ 63. Петроградъ 1914.

64. Карта путей сообщенія Европейской Россіи, въ масштабѣ 60 верстъ въ дюймѣ, съ показаніемъ движенія грузовъ, установленныхъ Междувѣдомственной Комиссіей для составленія плана работъ по улучшенію и развитію водяныхъ сообщеній Имперіи основныхъ магистралей, степени изслѣдованности водяныхъ путей, предположенныхъ къ производству изслѣдованій въ 1911—1915 гг. и работъ въ 1912—1916 гг.

65. Карта путей сообщенія Европейской Россіи, въ масштабѣ 60 верстъ въ дюймѣ, съ показаніемъ густоты населенія въ 1908 г., установленныхъ Междувѣдомственной Комиссіей для составленія плана работъ по улучшенію и развитію водяныхъ сообщеній Имперіи основныхъ магистралей сѣти водяныхъ и путей работъ, предположенныхъ къ производству въ періодъ 1912—1916 гг.

66. Карта путей сообщенія Европейской Россіи, въ масштабѣ 60 верстъ въ дюймѣ, съ показаніемъ густоты сѣти желѣзныхъ дорогъ, отнесенной къ населенности въ 1909 г., установленныхъ Междувѣдомственной Комиссіей для составленія плана работъ по улучшенію и развитію водяныхъ сообщеній Имперіи основныхъ магистралей сѣти водяныхъ путей и работъ, предположенныхъ къ производству въ періодъ 1912—1916 гг.

67. Карта путей сообщенія Европейской Россіи, въ масштабѣ 60 верстъ въ дюймѣ, съ показаніемъ густоты сѣти желѣзныхъ дорогъ, отнесенной къ пространству, установленныхъ Междувѣдомственной Комиссіей для составленія плана работъ по улучшенію и развитію водяныхъ сообщеній Имперіи основныхъ магистралей сѣти водяныхъ путей и работъ, предположенныхъ къ производству ве періодъ въ 1912—1916 гг.

68. Карта путей сообщенія Европейской Россіи, въ масштабѣ 60 верстъ въ дюймѣ, съ показаніемъ обслуженности желѣзными дорогами, установленныхъ Междувѣдомственной Комиссіей для составленія плана работъ по улучшенію и развитію водяныхъ сообщеній Имперіи основныхъ магистралей сѣти водяныхъ путей и работъ, предположенныхъ къ производству въ періодъ 1912—1916 гг.

69. Карта путей сообщенія Европейской Россіи, въ масштабѣ 60 верстъ въ дюймѣ, съ показаніемъ предположенныхъ на трехлѣтіе 1911—1913 гг. желѣзнодорожныхъ изысканій, установленныхъ Междувѣдомственной Комиссіей для составленія плана работъ по улучшенію и развитію водяныхъ сообщеній Имперіи основныхъ магистралей сѣти водяныхъ путей и работъ, предположенныхъ къ производству въ періодъ 1912—1916 гг.

70. Карта путей сообщенія Европейской Россіи, въ масштабѣ 60 верстъ въ дюймѣ, съ показаніемъ движенія грузовъ, установленныхъ Междувѣдомственной Комиссіей для составленія плана работъ по улучшенію и развитію водяныхъ сообщеній Имперіи основныхъ магистралей сѣти водяныхъ путей, степени изслѣдованности водяныхъ путей, предположенныхъ производству изслѣдованій въ 1911—1915 гг. и работъ въ 1912—1916 гг., водяныхъ путей и проектовъ соединенія водяныхъ путей съ 1719 года.

71. Карта путей сообщенія Европейской Россіи, въ масштабѣ 60 верстъ въ д[illegible] ніемъ движенія грузовъ, установленныхъ Междувѣдомственной Комиссіей [illegible] плана работъ по улучшенію и развитію водяныхъ сообщеній Имперіи ос[illegible] лей сѣти водяныхъ путей и предположеній правительственныхъ и обще[illegible] и организацій о признаваемыхъ ими необходимыми изысканіяхъ и [illegible] 1911—1920 гг.

Всѣ изданія Междувѣдомственной Комиссіи для сос[illegible] по улучшенію и развитію водяныхъ сообщеній Имперіи, а р[illegible] Статистики и Картографіи продаются: 1) въ Институтѣ инженер[illegible] Императора Александра I-го (Петроградъ, Забалканскій пр., 9[illegible] ческомъ и книжномъ магазинѣ А. Ильина (Петроградъ, Екатер[illegible] и 3) въ книжномъ и географическомъ магазинѣ Главнаго Штаб[illegible] зданіе Главнаго Штаба). Планы описанныхъ рѣкъ продаются сверхъ [illegible] Правленіяхъ округовъ путей сообщенія; причемъ планы и профили рѣ[illegible] ются: а) рр. Камы, Оки, Суры и Волги—въ Правленіи Казанскаго [illegible] Казани), б) рр. Оки и Дона—Московскаго (въ Москвѣ), в) рр. Днѣпра [illegible] Кіевскаго (въ Кіевѣ), г) р. С. Двины—Вытегорскаго (въ Вытегрѣ), д) р[illegible] и озера Ильменя—Петроградскаго (въ Петроградѣ. Бронницкая ул[illegible] е) З. Двины—Виленскаго (въ Вильнѣ), ж) Ангары, Оби, Томи и Иртыш[illegible] скаго (въ Томскѣ) и з) Амура—въ Управленіи водными путями Амурск[illegible] сейна (въ Благовѣщенскѣ).

Въ Отдѣлѣ Статистики и Картографіи изданія его не продаются [illegible] принимается подписка на журналъ „Пути Сообщенія Россіи“.